

SECTION IV **L'URBANISATION**

Les fonctions urbaines en Matawinie se concentrent dans de petites agglomérations réparties sur un vaste territoire. On entend par urbaines, les fonctions résidentielles, institutionnelles, industrielles, commerciales et de services. De façon générale, l'implantation de ces fonctions, principalement la fonction résidentielle devient de plus en plus dispersée, les développements tentaculaires reliés au noyau central constituent le principal patron de l'urbanisation.

Les politiques énoncées en ce qui concerne l'urbanisation portent sur les éléments suivants :

- les périmètres d'urbanisation et les règlements de zonage;
- les fonctions commerciales et industrielles;
- les services et équipements publics.

La forme actuelle d'urbanisation relève de l'évolution des agglomérations qui ont par le passé accueilli, de manière improvisée les diverses fonctions urbaines sans réellement se préoccuper de planifier leur insertion à l'intérieur de l'agglomération. Cette urbanisation déstructurée entraîne un mal fonctionnement qui souvent se solde par un déséquilibre financier. Par le biais du schéma d'aménagement, les préoccupations relatives aux zones urbaines deviennent en partie celles des périmètres d'urbanisation. Toutefois, cet important outil de gestion doit être adapté aux spécificités du milieu rural qui caractérisent la Matawinie.

- 66- En ce sens, il importe que soit accordée une importance particulière aux pôles de croissance lors de la délimitation des périmètres d'urbanisation.
- 67- Par ailleurs, pour les municipalités où il est peu probable qu'il y ait un réseau d'aqueduc et d'égout à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, il serait judicieux d'établir une étude des types de sol afin d'en arriver à réduire les superficies minimales des terrains.

L'élaboration d'un périmètre d'urbanisation vise à établir une zone où la plupart des fonctions urbaines, principalement les activités commerciales, y seraient concentrées, de sorte que le noyau central joue véritablement son rôle de centre urbain apte à desservir l'ensemble de la communauté dans les meilleures conditions.

- 68- Le périmètre d'urbanisation doit donc être considéré comme une zone de rentabilité de concentration des services et équipements publics. C'est à l'intérieur de celui-ci que nous favorisons l'implantation d'une trame de services dite de base.
- 69- De plus, le périmètre devra être géré et planifié par les corporations municipales; il serait souhaitable que ces dernières prévoient, à l'intérieur de ceux-ci, des séquences de développement adaptés au besoin de la croissance urbaine.

Pour remplir efficacement son rôle de zone de rentabilité, le périmètre d'urbanisation doit à son tour, être planifié. Il s'avère que le règlement de zonage est l'outil le mieux approprié lorsqu'il s'agit de créer des conditions propices à l'implantation des diverses fonctions, par exemple, on sait que certaines fonctions urbaines, comme le commerce et l'industrie, profitent des effets de la concentration et qu'elles exigent des espaces appropriés. Seul le règlement de zonage est en mesure de créer de telles conditions.

- 70- Donc, dans le but de soutenir l'activité commerciale il serait souhaitable, d'une part, que les corporations municipales prévoient des zones commerciales à l'intérieur des périmètres d'urbanisation et, d'autre part, que ces zones soient adaptées aux mouvements que génèrent les établissements commerciaux.
- 71- Il en va de même pour les zones industrielles. A l'intérieur du périmètre, la réglementation devrait permettre aux établissements industriels qui ne produisent pas de nuisance (odeur, bruit, etc.) de bénéficier d'espaces adaptés à leurs besoins.
- 72- D'autre part, les corporations municipales devront réglementer l'implantation d'établissements commerciaux de façon à ce qu'on ne retrouve que des commerces de type primaire (exemple : dépanneurs) à l'extérieur des périmètres d'urbanisation.

- 73- Quant aux établissements industriels lourds, insalubres ou nuisibles, les corporations municipales devront prévoir des zones en retrait des périmètres d'urbanisation aptes à les recevoir. Ces zones devront être entourées d'une bande de protection où les usages incompatibles seront interdits.
- 74- Finalement, considérant la localisation des principaux centres d'activité du secteur secondaire de la région, des parcs industriels régionaux adaptés au milieu rural pourraient être localisés à proximité des principaux pôles de croissance de la région, en l'occurrence sur les axes 125 et 131.

Sans prétendre à l'établissement de services et d'équipements publics très élaborés, la Matawinie a besoin d'un réseau bien articulé de centres de services essentiels à l'établissement d'une vie régionale dynamique. Les services et équipements publics jouent un rôle important dans le maintien d'un niveau de vie acceptable, car ils répondent à des besoins formulés par la population. Donc, leur répartition sur le territoire est une dimension prédominante qui assure le maintien de la qualité de vie.

- 75- Afin de rendre facilement accessibles aux populations les biens et services de première nécessité nous recommandons que le rôle des centres régionaux déjà reconnus soit intensifié et que les grands équipements régionaux y soient concentrés.

Les corporations municipales allouent une part importante de leur budget pour le maintien des services de base tels que l'entretien des routes et les services d'aqueduc ou d'égout. Mais, en milieu rural, les besoins sont illimités et les ressources, quant à elles, le sont. Or, les corporations municipales doivent maintenir une gamme assez importante de services, indépendamment des ressources dont elles disposent.

- 76- A cet égard, nous préconisons l'entente intermunicipale comme étant un moyen d'atteindre un niveau de services optimal.

L'un des services que doit offrir les municipalités retient particulièrement notre attention. Ces dernières doivent vivre avec certains problèmes au niveau des modes d'élimination des déchets. Le caractère rural, la faible densité de population, les grandes distances à parcourir pour utiliser les sites d'enfouissement sanitaires

régionaux reconnus font en sorte que ce service coûte excessivement cher pour assurer un minimum d'efficacité.

- 77- De ce fait, le Ministère de l'Environnement se doit de revoir les modalités et l'application du règlement sur les déchets solides qui semblent inadaptés à la problématique rurale.

Il en va de même de la présence de plus en plus inquiétante des boues agricoles, des boues d'usine d'épuration en milieu rural qui malgré leur volume impressionnant n'ont pas encore fait l'objet d'un plan de gestion globale, non plus que de réglementation du Ministère de l'Environnement.

- 78- Il nous apparaît urgent que le Ministère de l'Environnement élabore des normes appropriées à l'élimination de ces types de déchets.

Dans un autre ordre d'idées, le lieu d'enfouissement sanitaire régional de Saint-Jean-de-Matha a fait l'objet récemment d'un arrêté du Ministère de l'Environnement le déclarant site dangereux de catégorie III. En effet, ce site a reçu pendant plusieurs années une quantité importante de boues de tannerie contaminées par du chrome et du cuivre. Le Ministère de l'Environnement procédera à l'étude plus approfondie de ce lieu afin de déterminer précisément le degré de risque qu'il représente et recommander des limitations d'usages, s'il y a lieu.

Modifié par le règlement no 35-1987

- 79- La Corporation municipale de Saint-Jean-de-Matha devra donc considérer ce site comme un lieu d'élimination de déchets dangereux et le régir en conséquence à l'intérieur de son plan d'urbanisme.

Modifié par le règlement no 35-1987

De toutes les interventions susceptibles d'altérer la qualité du panorama régional, l'implantation de lignes électriques à haute tension est celle qui génère le plus d'impacts négatifs, tant par leur présence excessive à l'échelle du territoire municipalisé que par le choix inapproprié au niveau de plusieurs corridors et tracés et, bien sûr, par le caractère théoriquement permanent de leur localisation. Qui plus est, elles ne génèrent aucune sorte d'impact positif. La nécessité nationale de cette infrastructure ne saurait pour autant être remise en question. A tout égard, la discrétion que confère ce choix n'a pas été utilisée à notre avis avec le discernement et la lourde responsabilité

qui devrait normalement l'accompagner, c'est-à-dire, que l'aménagement de ces infrastructures ne répond pas en plusieurs endroits aux critères élémentaires d'intégration à l'environnement et que le poids de leur présence n'est accompagné d'aucune compensation à l'échelle régionale.

- 80- Considérant donc les torts irréparables que l'implantation de ces équipements imposent à l'environnement, particulièrement sur le plan visuel; considérant l'absence d'avantages que la Matawinie est susceptible de retirer de ces équipements dont la présence est incompatible avec sa vocation et considérant que le territoire de la Matawinie est privilégié par Hydro-Québec pour l'implantation de lignes de transport d'énergie, il convient que cette société établisse un seul corridor Nord-Sud et un seul corridor Est-Ouest où seraient concentrés les lignes électriques à haute tension.

En ce qui concerne les services gouvernementaux, le Gouvernement du Québec a décentralisé plusieurs de ses services en région; cependant ceux-ci se concentrent majoritairement dans les centres urbains influents, notamment Joliette et Saint-Jérôme. Par le fait même, les citoyens de la Matawinie doivent parcourir de grandes distances afin d'accéder à des services.

- 81- Il serait souhaitable qu'une plus grande déconcentration des services de base soit faite au niveau du territoire de la Matawinie afin de répondre aux besoins de la population. En l'occurrence, la population devra pouvoir disposer des services suivants :

- un bureau de main-d'œuvre et sécurité du revenu;
- un bureau du centre d'emploi et assurance-chômage;
- un bureau du Ministère de l'Industrie, du Commerce et du Tourisme;
- un bureau du Ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche.

parce qu'interdépendant. On sait en fait que les hautes Laurentides, au centre et à l'Est du territoire, offrent un potentiel particulier pour ce type d'activité à cause de la diversité du couvert forestier, des habitats fauniques et du relief très morcelé. Comme il vient d'être dit précédemment, le même relief impose certaines limites à l'exploitation forestière. Toutefois, cette activité domine actuellement sur certaines parties de ce territoire. Aussi, l'exploitation forestière doit être maintenue au même titre que les activités liées à l'exploitation faunique, d'abord à cause de son importance économique ensuite parce que les interventions forestières peuvent assurer le maintien de la ressource faunique en favorisant la diversification et la régénération du couvert forestier nécessaire à la survie de plusieurs espèces.

L'affectation faunique et forestière est donc la plus appropriée et sera privilégiée sur les territoires qui viennent d'être nommés, compte tenu du potentiel des terres et des usages auxquels ces terres ont déjà été soumises.

Le territoire d'affectation faunique comprend deux parcelles distinctes, soit d'Est en Ouest, une première parcelle comprenant la réserve faunique Mastigouche, les parties de territoire des municipalités sur lesquelles on retrouve des ZEC ou des pourvoiries, principalement Saint-Zénon, le territoire non-municipalisé compris entre Saint-Zénon et la limite Est du parc du Mont-Tremblant et une deuxième parcelle correspondant au territoire de la réserve faunique Rouge-Mattawin.

Modifié par le règlement no 42-1988

1.2.4 Une affectation patrimoniale

Lorsqu'on regarde la carte d'utilisation du sol de la Matawinie, on constate, en premier lieu, que le territoire est peu occupé et que la population se concentre essentiellement sur le plateau de Lanaudière. (Basses Laurentides). Les usages sur cette portion du territoire sont aussi très diversifiés et reflètent la diversité des « potentiels » qu'on y observe. Cette diversité résulte du morcellement du relief, de la distribution capricieuse des sols, du réseau hydrographique et des avantages climatiques dont jouit ce territoire.

Lorsqu'on tente d'identifier l'activité qu'on souhaite y privilégier, on constate que la diversité qu'on y trouve nous force à descendre au niveau de chaque vallée, de chaque village et à découper ainsi ce territoire en de multiples entités de façon à pouvoir conserver ou assurer le maintien des usages existants et de les harmoniser à ceux qui l'entourent. Ce type de découpage correspond à ce point à l'établissement du zonage municipal qu'il risque de devenir une entrave majeure à l'expression des volontés locales à travers leur plan d'urbanisme, ce qui ne répond pas à la nature des grandes affectations. La problématique d'aménagement des Basses Laurentides et des escarpements de la Mastigouche, territoire correspondant aux municipalités du Sud

de la Matawinie, en est donc une de consolidation et d'harmonisation compte tenu de la villégiature, de l'urbanisation, du récréo-tourisme, de l'agriculture et de la foresterie qui s'y côtoient. En réponse à la nécessité d'harmoniser les différentes activités qui s'y côtoient, on le définit comme « territoire d'affectation patrimoniale ».

À première vue, la dénomination patrimoniale peut surprendre du fait que ce terme est couramment utilisé pour désigner des « zones patrimoniales » ou des « sites patrimoniaux ». Mais en y regardant de plus près on réalise que ce vocable véhicule la problématique de consolidation des fonctions et d'harmonisation d'usages là où se côtoient des styles architecturaux bigarrés et les fonctions les plus diverses.

L'affectation patrimoniale désigne donc ce territoire aux ressources diversifiées dominé par une très forte proportion de terres privées et de fonctions diverses et où « prévaut » le souci d'harmonisation et de tolérance. Ce territoire aux multiples attraits comprend une partie des municipalités de Notre-Dame-de-la-Merci, de Saint-Côme, de Sainte-Émélie-de-l'Énergie et de Saint-Damien ainsi que les municipalités situées plus au Sud. L'affectation patrimoniale sur ce territoire implique qu'en réponse à la problématique d'harmonisation aucune activité ne sera privilégiée et que toutes seront soumises à la notion de tolérance, soit à des restrictions plus ou moins sévères. Cette hiérarchisation de la tolérance sera assumée par les règlements de zonage.

1.3 Les notions de compatibilité et de tolérance

Afin de faciliter la transposition des grandes affectations du territoire aux outils de planification des municipalités locales, il apparaît nécessaire de traduire ces affectations en terme d'activités compatibles ou tolérées. L'affectation du territoire vise une « gestion harmonieuse » des ressources territoriales; et à cette fin, toute activité, quelle qu'elle soit, est définie comme compatible ou tolérée, c'est-à-dire qu'elle se voit attribuer un indice de tolérance par rapport à l'activité privilégiée.

1.3.1 L'activité compatible

Une activité compatible en est une qui permet de consommer l'usage privilégié par l'affectation. En territoire d'affectation forestière, par exemple, les diverses coupes de bois, les pratiques d'aménagement ou de jardinage forestier, l'aménagement d'infrastructures de transport, de communication, de transformation et de mise en marché de la ressource sont autant d'activités compatibles avec l'affectation privilégiée.

1.3.2 L'activité tolérée

Une activité tolérée en est une qui n'a pas pour premier objectif de soutenir l'affectation privilégiée, mais plutôt de procéder à la mise en valeur d'autres ressources présentes dans un territoire d'affectation, ou encore de profiter des infrastructures déjà aménagées ou d'une situation créée par le développement entourant les activités compatibles. En prenant comme exemple le territoire d'affectation forestière, la chasse et la pêche sont des activités tolérées qui exploitent des ressources associées au milieu forestier et qui peuvent ainsi être régies selon des dispositions qui rencontrent les exigences l'affectation privilégiée.

Un normatif plus précis est donc nécessaire pour assurer cette hiérarchisation des activités. La grille de compatibilité présente un portrait général où diverses activités sont cotées conformément aux principes annoncés dans les lignes précédentes pour chaque territoire d'affectation. Ce normatif plus précis sera assuré par les règlements d'urbanisme de chaque municipalité locale et s'inspirera de la grille proposée au tableau 67.

Tableau 67
Grille de compatibilité pour les grandes affectations du territoire

ACTIVITÉ AFFECTATION	FORÊT		FAUNE		RÉCRÉATION		CONSERV.		AGRICOLE		VILLÉG.		URBAIN		Extraction	Enfouissement sanitaire	Routes	Lignes hydro-électriques
	Coupe totale	Coupe sélective	Chasse	Pêche	Intensive	Extensive	Parc	Réserve écologique	Élevage	Culture	Annuelle	Saisonnaire	Résidence	Industries et commerces				
FORESTIÈRE	C	C	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T
FAUNIQUE	C	C	C	C	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T
RÉCRÉATIVE	C	C	T	T	C	C	C	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T
PATRIMONIALE	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T	T

C : Compatible

T : Toléré

Modifié par le règlement numéro 42-1988

1.4 La carte des grandes affectations du territoire

On peut se demander quelle portée peut avoir la carte des grandes affectations du territoire par rapport aux autres éléments de planification, compte tenu du fait qu'elle vise à coordonner la multitude des interventions que les gouvernements provinciaux et municipaux sont appelés à réaliser respectivement à titre de maître d'œuvre de la gestion des ressources conformément à leurs pouvoirs habilitant.

La carte des grandes affectations du territoire a été confectionnée de façon à ce qu'elle prenne, tout d'abord, en compte les tendances du développement régional et soutienne les orientations d'aménagement dans une vision à long terme. On souhaite, en somme, que dans un avenir plus ou moins éloigné l'activité prédominante d'un territoire sera celle qui consomme le mieux la valeur spécifique dudit territoire. Dans son utilisation immédiate, vu la très grande diversité des activités susceptibles de se pratiquer à l'intérieur d'un territoire d'affectation, il y a lieu d'utiliser l'affectation du territoire comme un outil de planification incitatif plutôt que coercitif, un outil permettant ainsi une utilisation polyvalente des ressources du territoire.

La carte des grandes affectations du territoire établit donc un cadre de planification général à l'intérieur duquel s'inséreront les autres éléments de planification qui ont un recouvrement spatial plus limité mais aussi une portée plus coercitive, il en va de soi.

La carte des grandes affectations du territoire insérée en annexe au schéma d'aménagement constitue un outil de planification d'ordre général n'ayant pas en lui-même pour effet d'interdire une activité particulière (voir la grille de compatibilité). La définition des territoires d'affectation amène donc un niveau de précision moins grand que celui qui apparaît à la carte d'affectation des terres publiques transmise par le Gouvernement du Québec en complément du document relatif à l'article 11 présentant les orientations et projets préliminaires du gouvernement. De par sa précision, le découpage gouvernemental s'apparente à une carte d'affectation des sols, voire, à un plan de gestion des terres publiques précisant la nature et la portée des interventions prévues sur ce territoire par l'État québécois. Ce document s'avère donc un outil fort utile pour la préparation ou la révision des plans et règlements d'urbanisme. Il n'a pas cependant la portée générale et englobante de la carte des grandes affectations du territoire et ne peut non plus la remplacer.

Modifié par le règlement no 35-1987

SECTION II

LE CONCEPT D'ORGANISATION REGIONAL

Le concept d'organisation régional est la solution physique fondamentale à l'intégration des composantes des cinq anciens comtés municipaux à l'origine de la Matawinie. Peu de municipalités régionales de comté au Québec auront hérité pour des raisons historiques, d'un système routier aussi mal ajusté à leur problématique de développement. Le concept d'organisation est l'élément structurant par excellence qui répond à la nécessité de réorganiser le territoire pour lui permettre d'établir, en premier lieu, la cohésion interne nécessaire à la renaissance de son dynamisme économique et, en second lieu, d'assumer pleinement sa vocation interrégionale. Le concept d'organisation régional, en tant qu'élément structurant nécessaire au développement de la Matawinie, englobe systématiquement les grandes orientations d'aménagement que la Municipalité Régionale de Comté de Matawinie entend maintenir tout au long du processus de planification de l'aménagement de son territoire, en ce sens qu'il permettra de :

1. Développer une structure régionale fonctionnelle et appropriée aux perspectives de développement de la Matawinie;
2. Gérer et exploiter de façon cohérente les ressources du territoire;
3. Augmenter l'efficacité et la rentabilité des administrations publiques, locales et régionales.

Ce concept d'organisation s'appuie principalement sur une réorganisation du système routier intra et interrégional dans un souci d'intégrer toutes les municipalités locales, dont les quatre pôles de croissance, et ainsi orienter les effets bénéfiques de cette restructuration au profit des communautés de base.

A cette nouvelle ossature régionale viendra, par la suite, se greffer une série de propositions visant, d'une part, à consolider les vocations régionales et plus particulièrement à répondre aux exigences de la vocation récréotouristique et d'autre part, à faciliter les échanges et les communications internes et externes.

2.1 Les éléments de problématique

Le concept d'organisation régional répond en fait à deux éléments de problématique révélateurs de la nécessité de réorganiser le territoire de la Matawinie en fonction de ses véritables enjeux de développement.

1. Les défaillances de la fonction Est-Ouest;
2. La polarisation excessive des centres urbains situés au Sud de la Matawinie.

Ces éléments de problématique sont en quelque sorte les deux plus grandes entraves au bon fonctionnement du système routier actuel.

2.1.1 Les défaillances du système routier Est-Ouest

Si la fonction Nord-Sud principalement représentée par les axes 125, 343 et 131 « se comporte » aujourd'hui convenablement, la fonction Est-Ouest est, quant à elle, pratiquement inopérante. Qu'on se rappelle quelques-unes des nombreuses allusions à sa défaillance, soit par exemple, le sentiment d'isolement, l'entrave aux échanges inter familiales, le cloisonnement des activités manufacturières, l'inaccessibilité aux différentes portes du parc du Mont-Tremblant, le mal-fonctionnement du transport du bois vers l'Est, le morcellement du territoire en de multiples entités administratives, pour comprendre que la structure actuelle ne répond plus aux besoins régionaux.

Comme il est mentionné dans le chapitre sur la problématique d'aménagement, la défaillance structurelle de la fonction Est-Ouest constitue en fait, une entrave fondamentale à la consolidation de l'économie de toute la région. Et plus encore, elle fait obstacle à l'intégration physique du territoire et, par le fait même, aux aspirations légitimes de la Matawinie comme entité régionale.

2.1.2 La polarisation excessive des centres urbains situés au Sud de la Matawinie

Pour les régions rurales, l'importance du réseau routier n'est plus à démontrer. On a vu que les fonctions régionales Nord-Sud de la Matawinie se sont développées dès la colonisation et qu'elles sont bien articulées aujourd'hui autour des routes 125, 343 et 131. Les quatre pôles de croissance qui occupent les deux extrémités des axes 125 et 131 ont d'ailleurs déjà ajusté leurs interventions dans les champs d'activités pour lesquels ils offrent toujours d'importants avantages. Pour ces quatre pôles, comme pour les autres agglomérations de la Matawinie, l'influence des centres urbains que sont Joliette et Montréal constitue une des grandes réalités socio-économiques. La distance-temps entre la Municipalité Régionale de Comté et les centres urbains s'avère relativement courte et le système routier Nord-Sud conçu particulièrement en fonction de la métropole, assure à celle-ci un grand pouvoir d'attraction sur la Matawinie. À cela s'ajoutent les défaillances des communications Est-Ouest. Ces réalités ont un effet particulier sur le dynamisme régional en ce sens qu'elles accentuent la polarisation des centres urbains situés au Sud.

2.2 Les éléments de solution

2.2.1 Le concept d'organisation du système routier régional

De façon à résoudre à long terme les déficiences aiguës du système routier régional qui viennent d'être énoncées le concept d'organisation vise à satisfaire essentiellement les communications à caractère inter municipales, régionales et inter-régionales en se basant sur les éléments du réseau déjà en place et en complétant par l'ouverture de nouveaux tronçons là où il n'existe pas de route pouvant offrir un niveau de service satisfaisant. Toutes les municipalités de la région sont ainsi branchées sur une de ces routes et positionnées sur une des trois grandes boucles qui permettront l'instauration de circuit récréotouristique. Les pôles sectoriels et plus particulièrement les quatre pôles de croissance que sont Saint-Donat, Saint-Michel-des-Saints, Rawdon et Saint-Félix-de-Valois devraient bénéficier de cette réorganisation à long terme du réseau routier. (Voir illustration 68)

De plus, on est en mesure d'assurer que tous les tronçons proposés qui correspondent aujourd'hui à des chemins de terre ou qui n'existent tout simplement pas peuvent être aménagés facilement, car ils ont tous été localisés dans des vallées ou dépressions majeures où les matériaux d'emprunt sont abondants et où les obstacles topographiques sont mineurs. Au-delà des considérations fonctionnelles, ces dispositions préalables visent à assurer des conditions optimales en terme de faisabilité technique et minimale en terme d'impact sur l'environnement.

a) Le parachèvement des axes Nord-Sud

Ces axes ont tous pour fonction de relier les centres locaux aux centres administratifs, principalement à Joliette et Montréal; ils correspondent aux routes 125, 343 et 131. Le parachèvement du réseau implique le prolongement des routes 125 et 343 vers le Nord de façon à faciliter, d'une part, l'accès à deux des trois principales portes du parc du Mont-Tremblant et, d'autre part, à éliminer leur terminaison en cul-de-sac en aboutissant à un axe Est-Ouest passant au Nord des hautes Laurentides et conduisant à Saint-Michel-des-Saints.

Le prolongement de la 125 au Nord de Saint-Donat va enfin permettre d'assurer les communications inter municipales vers Saint-Michel-des-Saints, projet déjà avancé depuis de nombreuses années, qui permettra de relier les deux pôles récréotouristiques de la Matawinie. Le prolongement de la route 343 vers Saint-Michel-des-Saints en passant par Saint-Guillaume vise à brancher officiellement l'agglomération de Saint-Côme sur le réseau du parc de Mont-Tremblant et l'axe Est-Ouest entre Saint-Michel-des-Saints et Saint-Donat.

b) Le développement des axes Est-Ouest

Ces axes Est-Ouest, au nombre de quatre, sont : du Sud au Nord, l'actuelle route 348 déjà utilisée de façon intensive autant pour le transport de marchandise que pour les déplacements journaliers; un deuxième axe, partant de Saint-Jean-de-Matha (route 131) et se rendant jusqu'à l'autoroute 15 (Sainte-Adèle) en passant par Chertsey, devra permettre aux municipalités du Sud un accès direct sur la région voisine; un troisième axe, partant de Saint-Gabriel-de-Brandon (route 347) et se rendant jusqu'à Notre-Dame-de-la-Merci et rejoignant (par la route 329) l'autoroute 15 (Sainte-Agathe), aura pour fonction de relier tout le réseau d'infrastructures publiques des hautes Laurentides; et enfin un quatrième axe, passant au Nord des hautes Laurentides ceinturant tout le territoire forestier, devra faciliter le transport du bois vers l'Est, cet axe reliera les trois principaux axes Nord-Sud à Saint-Michel-des-Saints et débouchera du côté Est à Mattawin et du côté Ouest à l'Annonciation. On remarquera que le premier axe mentionné soit la route 348, est le seul à être pavé et à pouvoir offrir un niveau de service acceptable sur toute sa longueur.

2.2.2 La consolidation des quatre pôles de croissance

La Municipalité Régionale de Comté de Matawinie ne possède aucun centre jouant un rôle prépondérant qui exerce une attraction sur tout le territoire mais plutôt quatre pôles de croissance plus ou moins indépendants et dont le rayonnement demeure imprécis. Il s'agit des municipalités de Rawdon, Saint-Félix-de-Valois, Saint-Donat et Saint-Michel-des-Saints. Ces deux dernières municipalités, cela a déjà été dit, on dû développer des activités tertiaires à cause de la trop grande distance qui les sépare des centres urbains influents.

a) Rawdon

La taille de sa population ainsi que le nombre d'établissement et la variété des commerces et services qu'on y retrouve lui ont valu le titre de pôle tertiaire régional. Par ailleurs, la municipalité de Rawdon joue un rôle important dans la municipalité régionale de comté à cause principalement de la proximité des villes de Joliette à l'Est et de Sainte-Agathe à l'Ouest.

b) Saint-Félix-de-Valois

Son potentiel agricole ainsi que sa proximité du marché et ses facilités d'accès ont permis à Saint-Félix-de-Valois de développer deux secteurs d'activités économiques importants : Elle joue au niveau régional un rôle de premier plan dans les secteurs d'activités primaires et secondaires. D'autre part, étant située à moins de 20 minutes de la ville de Joliette, elle joue de plus en plus le rôle de municipalité dortoir, ce qui

lui a permis de développer un secteur tertiaire considérable de première ligne lui permettant de répondre aux besoins de sa population résidente.

c) Saint-Donat

Profitant de ses potentiels naturels hautement recherchés, la municipalité de Saint-Donat a su développer un secteur récréotouristique de qualité qui la désigne comme pôle régional à ce titre. Cependant, elle a dû développer une autonomie économique tertiaire à cause de la trop grande distance qui la sépare des centres urbains influents.

d) Saint-Michel-des-Saints

Au même titre que Saint-Donat, la municipalité de Saint-Michel-des-Saints, par son éloignement, devient une municipalité autonome; elle a dû développer un secteur tertiaire diversifié pour répondre aux besoins de sa population. D'autre part, les potentiels récréotouristiques et forestiers de la municipalité ainsi que sa localisation géographique en bordure du vaste territoire non-municipalisé lui ont permis de tirer tous les avantages de sa situation éloignée au cœur d'un territoire de ressources.

2.3 Les effets escomptés

De tous les éléments du plan d'aménagement, celui-ci est le plus important du fait qu'il soutient directement les trois grandes orientations d'aménagement.

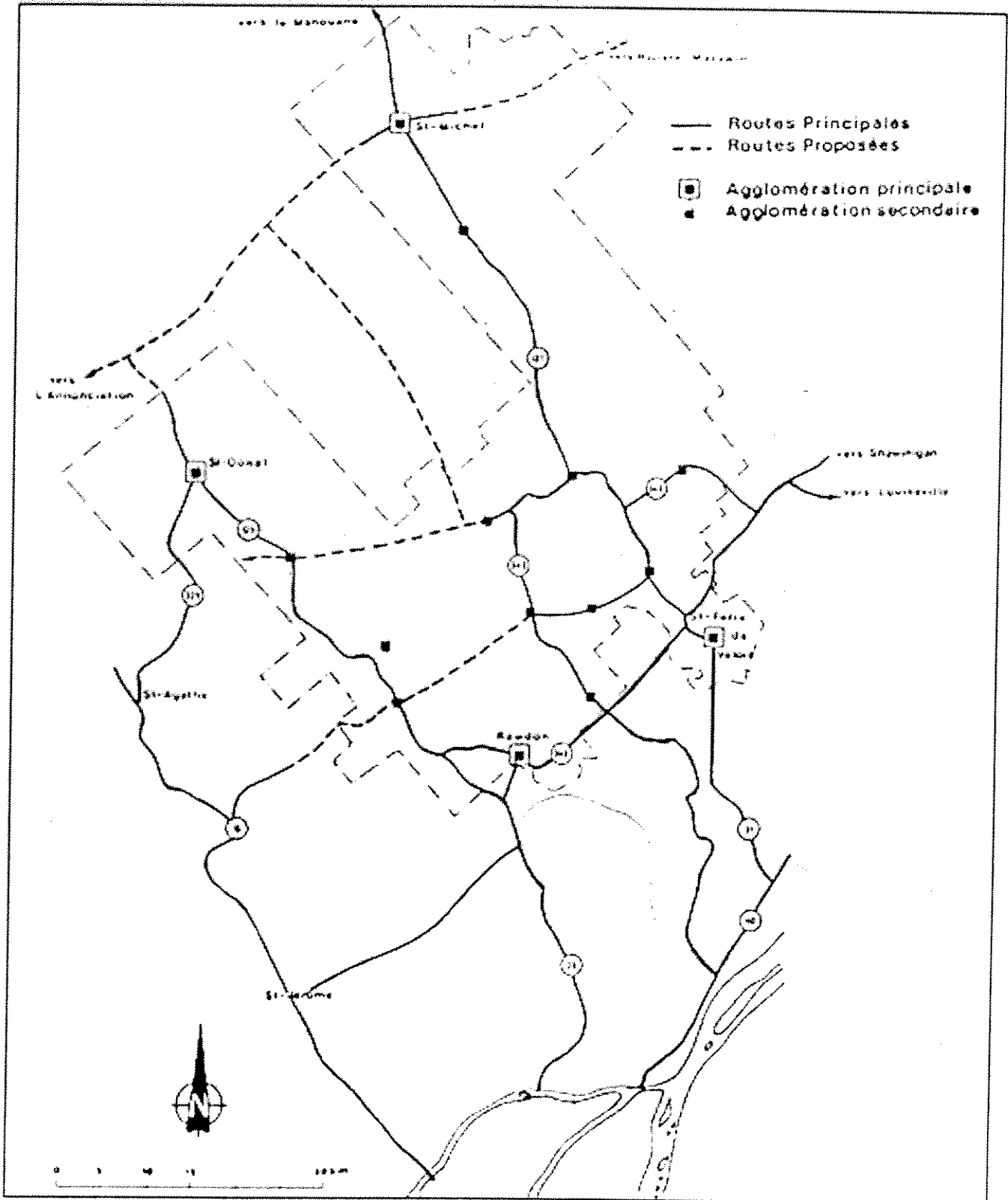
En facilitant l'accès au territoire, le concept d'organisation régional a pour effet de consolider les acquis historiques. Reconnaisant également la présence de quatre pôles ainsi que les caractéristiques prédominantes de chacun d'eux, ce modèle d'aménagement permettra une consolidation de ces pôles par le biais d'un système routier amélioré et fonctionnel.

Sur le plan interne, les axes Est-Ouest localisés dans les basses Laurentides, soit là où se concentre la majorité de la population résidente et des villégiateurs, vont permettre d'assurer les communications municipales et une juste utilisation des équipements intermunicipaux et régionaux. Les axes Est-Ouest passant de part et d'autre des hautes Laurentides visent à consolider la vocation du Mont-Tremblant en améliorant son accessibilité en provenance des diverses régions du Québec et visent à détourner le flux de circulation interne du parc vers la périphérie, de façon à assurer une meilleure conservation des ambiances naturelles.

Autant l'aménagement de ces routes est déterminant pour l'établissement de la Matawinie comme entité régionale, autant il l'est pour l'avènement de sa fonction

inter régionale Est-Ouest. Qu'on pense que la Matawinie s'étend du Nord au Sud sur près de 300 kilomètres et que ses frontières Est et Ouest touchent à huit des dix municipalités régionales de comté qui l'entourent. On a raison alors de supposer que l'aménagement de routes Est-Ouest représentera l'avènement d'une nouvelle fonction inter régionale propre à la Matawinie et qui n'existe pas encore. Le grand corridor de Lanaudière, utilisé comme lien routier entre les villes de Sainte-Agathe et Saint-Gabriel-de-Brandon et reliant tous les pôles intérieurs du Parc du Mont-Tremblant, peut même prétendre, de par sa position stratégique entre l'Est et l'Ouest du Québec, atteindre le statut de route nationale. C'est donc dire toute l'attention qu'on doit accorder à l'instauration de la fonction Est-Ouest qui constitue la pierre angulaire de ce schéma d'aménagement.

Illustration 68
Le concept d'organisation régionale



Source : Municipalité Régionale de Comté de Matawinie

5.2.1 Les sites historiques

Les sites historiques inventoriés dans cette section ont été retenus en fonction de leur potentiel attractif. Ceux-ci font référence à des éléments ponctuels du patrimoine bâti ou tout simplement à des vestiges présentant des traces apparentes des premiers occupants du territoire significatives de la manière de vivre d'antan.

SITE – LOCALISATION	CARACTÉRISTIQUES
Village Canadiana Moore - Rawdon Canton	Reproduction d'un petit village typique d'autrefois réunissant une centaine de bâtiments. Le paysage environnant naturel et pittoresque complète son intégrité. Ce site pourrait être qualifié de musée vivant.
Le sentier de la rivière Blanche - Sainte-Marcelline	Le sentier aménagé long de la rivière Blanche nous amène à découvrir les vestiges de trois anciens moulins (à scie, à farine et à carder).
Le moulin Emery et le moulin Coutu - Saint-Félix-de-Valois	Les moulins à scie et à farine fonctionnent toujours selon les méthodes traditionnelles au moyen d'une turbine hydraulique alimentée par la rivière Bayonne.
La vieille mine - Saint-Alphonse-Rodriguez	Il s'agit d'un trou creusé de « main d'homme » à l'époque où la pyrite (roche brillante – appelée « L'or des fous ») faisait rêver beaucoup de monde.
Le musée rural « Chez Père » - Sainte-Émélie-de-l'Énergie	Collection d'objets, de meubles anciens, d'équipement agricole et de pièces d'artisanat rassemblés dans une maison de colon attrayante.

Les sites identifiés précédemment ont en commun leur potentiel attractif susceptible d'éveiller la curiosité, donc de générer un achalandage, ces sites devraient, d'une part, faire l'objet d'une mise en valeur à des fins récréotouristiques et, d'autre part, faire l'objet d'un normatif garantissant leur intégrité et leur pérennité.

La zone tampon semble l'outil le mieux approprié dans ce cas. Les règlements de zonage des municipalités devraient prévoir une zone particulière englobant le site et son encadrement où les usages incompatibles seraient interdits.

5.2.2 Les ensembles patrimoniaux

Outre les sites historiques très localisés dans l'espace, on retrouve sur le territoire de la Matawinie des secteurs d'intérêt patrimonial. Ces zones patrimoniales regroupent des composantes liées à l'aménagement (ex. : rang agricole) qui reflètent la manière de vivre de nos ancêtres. Toutes les caractéristiques qui confèrent une valeur patrimoniale à chacune de ces zones ne sauraient être détaillées de façon détaillée. Cependant celles-ci s'illustrent notamment par les caractéristiques suivantes :

- la sinuosité de certains rangs dans un paysage vallonné et souvent boisé;
- la prédominance d'activités liées à la forêt, l'agriculture et l'aviculture;
- l'implantation des bâtiments le long des rangs, tantôt en bordure ou en retrait, tantôt d'un seul côté de la route, tantôt perpendiculairement à la route, tantôt à flanc de colline;
- Architecture traditionnelle peu modifiée (XX^e siècle)

Généralement ce sera la zone d'ambiance qui donnera à une zone une valeur plus élevée.

MUNICIPALITÉS	ENSEMBLES PATRIMONIAUX
Rawdon	<p>Le noyau du village dans sa partie sud-Est de part et d'autre de la route 348;</p> <p>Le chemin Rivière Rouge entre la route 348 et le chemin Mailhot, et le chemin Hobbs Bridge à l'est de la route 348 jusqu'au chemin du lac Morgan;</p> <p>La route 348, entre le chemin Rivière Rouge et le chemin de comté (Saint-Ambroise et Rawdon);</p> <p>La route 337, au Nord du village, entre le village et la limite de la municipalité de Saint-Alphonse-Rodriguez.</p>
Saint-Alphonse-Rodriguez	<p>Le chemin du Douzième rang entre la route 337 et la route 343.</p>
Sainte-Béatrix	<p>Le chemin Côte Eugène (rang Saint-Vincent), la Côte Emmanuel (rang Saint-Laurent) et le chemin de la rivière, de part et d'autre du chemin du Domaine Ouest (rang Sainte-Cécile).</p>
Saint-Jean-de-Matha	<p>Le noyau du village, le chemin Sainte-Louise à l'Ouest du noyau du village et le chemin Sainte-Louise Est;</p> <p>Le chemin Saint-Guillaume Est et le chemin Saint-Guillaume Ouest, de part et d'autre de la route 131;</p> <p>Le chemin ligne 1^{ère} et 2^{ième} (rang Saint-Pierre) qui devient chemin Côte Est rivière Blanche, qui devient Belle-Montagne au Nord de la route 337.</p>
Saint-Félix-de-Valois	<p>Le rang Saint-Pierre, entre le chemin Saint-Norbert et la limite de la municipalité de Sainte-Élisabeth paroisse;</p> <p>Le troisième rang Castle-Hill, de part et d'autre du chemin Saint-Norbert.</p>
Chertsey	<p>Le noyau du village, dans sa partie le long de l'ancienne route 18 et son prolongement sur la route 125.</p>
Saint-Damien	<p>Le chemin ligne du 10^{ième} rang, côté Nord-Est;</p> <p>Le chemin Huitième, Neuvième rang Ouest et le</p>

	<p>chemin Huitième, Neuvième rang Est, de part et d'autre de la route 347;</p> <p>Le chemin Neuvième rang, au Sud-Ouest du chemin Ligne du 11^{ième} rang Ouest;</p> <p>La route 347, au Sud-Ouest du lac Matambin, de part et d'autre du chemin Onzième rang.</p>
Sainte-Émélie-de-l'Énergie	<p>Le noyau du village, particulièrement le long de la route 131;</p> <p>Le chemin Feuille d'Érable, depuis le chemin de Saint-Côté jusqu'à la limite de la municipalité de Saint-Jean-de-Matha Paroisse.</p>

Source : Macro Inventaire, Ministère des Affaires Culturelles

Les zones patrimoniales précédemment identifiées se particularisent, d'une part, par un nombre important de potentiels et d'éléments de patrimoine (habitations traditionnelles, bâtiments agricoles) qu'elles renferment et, d'autre part, par l'intérêt tout à fait spécial de l'organisation spatiale à travers un paysage contemporain.

Tout comme les sites historiques, les ensembles patrimoniaux nécessitent d'être préservés par une réglementation adéquate assurant leur intégrité

Les deux principaux éléments à considérer dans l'établissement d'un normatif sont, d'une part, la nécessité d'éviter la perturbation des paysages traditionnels par des sources de nuisance visuelle et des usages nettement incompatibles (ex. : parcs de maisons mobiles, industries, bancs d'emprunt, etc.) et, d'autre part, le souci d'une intégration harmonieuse des nouveaux bâtiments.

A cet égard, la municipalité pourrait régir l'implantation de nouvelles activités à caractère incompatible et contrôler l'implantation de nouveaux bâtiments en se préoccupant par exemple de la volumétrie, de la dimension des façades, de la hauteur et des marges de recul afin de s'assurer d'une intégration respectueuse de l'environnement patrimonial.

5.2.3 Les ensembles architecturaux

Les éléments du patrimoine énumérés ici, sont repérés en fonction de leurs composantes architecturales. Le patrimoine bâti, témoin de la capacité d'adaptation et de

l'imagination de nos ancêtres, se traduit par une grande diversité de modèles architecturaux qu'il ne faudrait pas oublier au profit de l'architecture moderne. Cette section de l'identification des sites d'intérêt s'efforcera donc de circonscrire les concentrations de bâtiments et ceux isolés, représentatifs de l'architecture vernaculaire.

SITE – LOCALISATION	CARACTÉRISTIQUES
Le village de Rawdon principalement les rues Queen Metcalfe, Cedar et la 4 ^{ième} Avenue.	Le village de Rawdon enrichi par la rencontre de plusieurs cultures regroupent des bâtiments aux composantes architecturales très variées.
Le centre du village de Saint-Côme	La plupart des bâtiments du village sont construits en bois et les revêtements sont le déclin de bois. On dénote une grande homogénéité architecturale.
Le village de Saint-Zénon	Perché sur la bordure Nord des Hautes Laurentides, le village et son encadrement naturel reflètent encore aujourd'hui la manière de vivre des colonisateurs du Nord.
Le village de Sainte-Marcelline	Reconnu comme centre artisanal de la région à cause de la concentration d'artisans et des galeries d'artisanat qu'on y retrouve.
Le complexe religieux et institutionnel de Saint-Jean-de-Matha	L'ensemble religieux implanté sur un promontoire naturel largement boisé domine tout le village.
Église et cimetière russes et l'église anglicane « Christ Church » Rawdon	Localisés au cœur d'une communauté russe, ces éléments d'un style architectural très particulier s'intègrent totalement à leur environnement.
La place Louis-Cyr Saint-Jean-de-Matha	Aire de repos sur laquelle on a érigé un monument en l'honneur de l'homme le plus fort.
La rue principale de Saint-Félix-de-Valois	Ses bâtiments caractérisés par leurs deux étages sous un toit à deux versants ou un toit pavillon rappelant le style
Maison de colon située à l'entrée du village de Saint-Zénon	Aucune altération n'a été apportée à ce bâtiment datant du début de la colonisation : couleur d'époque, existence de tous les bâtiments.
Église de style baroque Chertsey	Cette église fût qualifiée de « plus beau temple du Nord » .

Le sanctuaire Marie-Reine des Cœurs et deux écoles de rang dans la communauté Beaulac à Chertsey	Sur la route 335 persistent deux écoles de rang et une charmante petite église, le lieu de pèlerinage consacré à la dévotion de Marie. La communauté de Beaulac conserve tout le charme des petites agglomérations de villégiature.
L'église et le presbytère de Saint-Alphonse	L'église construite en 1861 et le presbytère qui y est adjacent, très belles pièces d'architecture, sont localisés sur un site très intéressant.
L'ancienne école, le couvent et la boutique de forge de Sainte-Béatrix	L'ancienne école transformée en épicerie, le couvent devenu l'hôtel de ville et la boutique de forge devenue casse-croûte témoignent de leur ancienne fonction et d'une architecture domestique de la vie du début du village.
L'église et la Galerie artisanale de Sainte-Marcelline	L'église en bois de Sainte-Marcelline tire son cachet de son architecture qui s'apparente à celle des « mitaines » (de l'anglais « meeting house ») prévues pour le culte protestant. La galerie artisanale est localisée dans une maison pièce sur pièce.

On oublie souvent la richesse et la diversité des composantes architecturales des bâtiments anciens au profit de la nouveauté. Cependant, ces éléments peuvent être révélateurs de la façon de construire et d'ornementer les bâtiments qui avaient cours autrefois sur le territoire.

Sachant que le patrimoine est une « ressource non renouvelable », il serait nécessaire de préserver ces composantes de notre patrimoine par un normatif approprié. Ainsi, tout comme les sites historiques et les zones patrimoniales, les ensembles architecturaux devraient être préservés par une bande de protection.

Par ailleurs, l'intégration harmonieuse des nouveaux bâtiments et le respect de certaines règles architecturales devront permettre d'assurer la survie de ces éléments du patrimoine bâti.

Le normatif applicable aux zones patrimoniales devra s'appliquer dans le cas des ensembles architecturaux. De plus, des limites aux modifications qui pourraient être apportées à un bâtiment traditionnel devraient être prescrites. Par exemple, des limites peuvent être fixées à toute modification du carré ou de la hauteur du bâtiment ainsi qu'aux modifications apportées à la toiture et aux ouvertures. La nécessité de limiter la modification d'un bâtiment ancien relève du fait que souvent les changements apportés à ces éléments ont pour effet d'altérer le caractère ancien et même de rendre

le bâtiment méconnaissable et conséquemment de le dévaluer et de faire disparaître la valeur patrimoniale du bâtiment traditionnel.

5.2.4 Les sites archéologiques

Les vestiges laissés par les groupes humains qui ont habité le territoire pendant la période préhistorique, sont très diversifiés. Parmi les traces qu'on peut retrouver, on mentionne : foyers, fosses, outils, fragments, céramiques, traces d'habitations, etc. Les sites archéologiques préhistoriens nous permettent, en faisant parler les objets et les contextes archéologiques, de reconstituer la vie matérielle et sociale des générations précédentes; on tente de voir comment les hommes se sont adaptés à leur environnement, de quoi ils se nourrissaient, avec quels matériaux ils fabriquaient leurs outils, etc.

Somme toute, l'archéologie se préoccupe d'éclaircir notre passé, par la reconstitution des vestiges matériels laissés sur le territoire vue qu'à l'époque l'écriture n'était pas connue des populations.

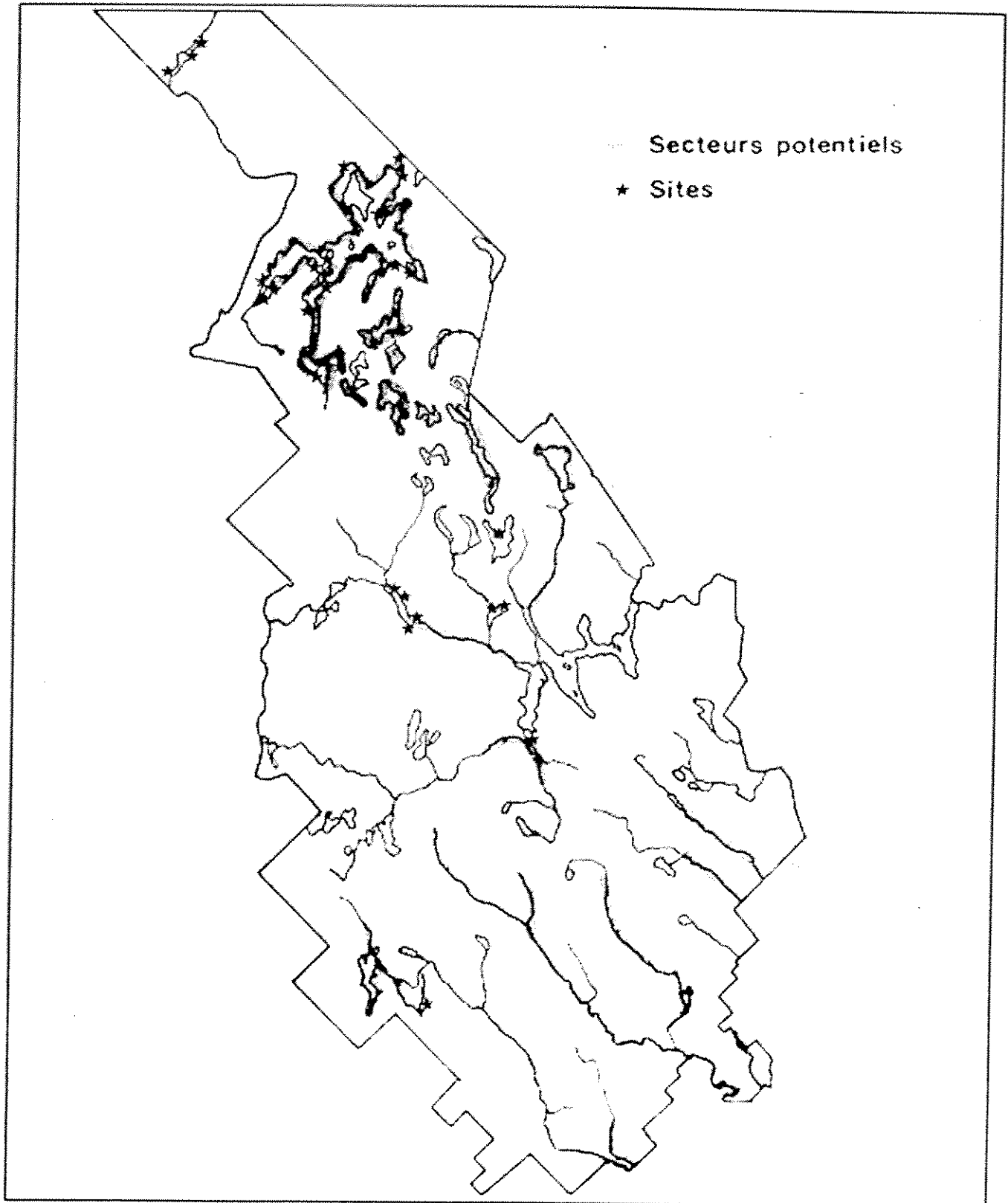
L'inventaire des sites archéologiques a été orienté jusqu'à aujourd'hui beaucoup plus vers le sauvetage des sites dans les régions menacées par le développement que selon une méthode systématique; plusieurs ont été découverts par simple hasard lors d'exécutions de travaux, ce qui fait en sorte que les connaissances des ressources archéologiques se répartissent d'une manière inégale sur le territoire québécois.

Dans la Matawinie aucune recherche systématique n'a été faite, les quelques recherches archéologiques effectuées sur le territoire sont surtout localisées dans la moitié Nord du territoire soit dans la région du réservoir Taureau, des lacs Kempt et Manouane. Ces activités ont permis d'explorer de nombreux rivages de lacs et de découvrir quarante (40) sites archéologiques amérindiens. Deux autres découvertes, localisées dans le Sud du territoire, sont le fait du hasard, ce qui porte à quarante-deux (42) le nombre de sites archéologiques.

Outre les sites qui sont aujourd'hui connus, le territoire de la Municipalité Régionale de Comté de Matawinie recèle plusieurs zones potentielles qui n'ont jamais été fouillées. Ces secteurs sont susceptibles de contenir certaines informations pertinentes, sur le patrimoine archéologique, car, elles peuvent compléter les informations des documents historiques.

La carte suivante localise les sites archéologiques inventoriés sur le territoire et présente les secteurs potentiels que le Ministère des Affaires Culturelles identifie pour d'éventuels travaux de recherche. Cependant, l'information qu'on retrouve sur la carte ne sera pas traitée, selon un normatif, de la même façon que les autres sites d'intérêt car, la Loi sur les biens culturels couvre déjà ces sites ainsi que les secteurs potentiels.

Illustration 78
Le patrimoine archéologique



Source : Ministère des Affaires Culturelles

SECTION VI

LES ZONES DE DANGER NATUREL

Comme nous l'avons vu précédemment, le schéma d'aménagement de la Municipalité Régionale de Comté de Matawinie, doit, entre autres, comprendre « ... l'identification de zones où l'occupation du sol est soumise à des contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique telles les zones d'inondation, d'érosion, de glissements de terrain et autres cataclysmes » .

Étant donné que les ministères de l'Environnement et de l'Énergie et des Ressources qui, respectivement par leur programme de cartographie s'occupent de l'identification des zones inondables et des zones de mouvements de terrain à travers le Québec, n'ont pas encore réalisé ces lectures sur le territoire de la Matawinie, nous avons dû procéder à ces travaux nous limitant cependant à la couverture de l'essentiel de la municipalité régionale de comté soit le territoire municipalisé

Afin de garantir la protection des personnes et des biens dans ces zones de danger naturel, ces dernières feront l'objet plus avant dans ce document d'une réglementation appropriée.

Les risques naturels demandent à être définis dans un premier temps selon deux dimensions, soit en fonction de l'espace qu'ils occupent et en fonction des divers niveaux de risque susceptibles d'être rencontrés à l'intérieur d'un même espace. Ces deux dimensions sont ici précisées pour la première fois à l'intérieur de la Matawinie pour les risques d'inondation et de mouvements de terrain.

6.1 La méthodologie générale

Ce premier effort d'identification des risques naturels s'appuie essentiellement sur une étude photo-géomorphologique, sur les commentaires déjà recueillis par la Municipalité Régionale de Comté de Matawinie à ce sujet et sur la consultation des cartes géologiques et pédologiques. Elle s'apparente à la méthode du « pinceau large » proposée par le Ministère de l'Environnement quant au niveau de précision atteint et à la marge de sécurité supplémentaire qu'implique une telle approche. Les résultats sont tous présentés sur les cartes combinées topo-cadastrales à l'échelle du 1 : 20 000 en annexe au présent ouvrage.

6.2 Les risques d'inondation

La méthodologie utilisée par le Ministère de l'Environnement pour identifier les zones inondables est élaborée en fonction des crues susceptibles de se produire suite à de fortes pluies ou à la fonte des neiges. Elle ne couvre pas les inondations provoquées par la formation d'embâcles. Elle couvre plutôt celles dues à un refoulement des eaux sur les tronçons fluviaux à faible pente.

6.2.1 Méthodologie

La méthode utilisée par la Municipalité Régionale de Comté de Matawinie s'appuie sur la reconnaissance des plaines de débordement ou des terrasses alluviales le long des cours d'eau. Le niveau de risque est ensuite déterminé en fonction de la superficie du bassin-versant de grande dimension.

6.2.2 L'identification des zones inondables

La carte topographique au 1 : 20 000 et la photographie aérienne au 1 : 15 000 ont largement été utilisées dans l'identification des zones inondables. En milieu forestier, les basses terrasses bordant les rivières sont habituellement recouvertes d'essences caractéristiques reconnaissables sur photographies aériennes telles l'aulne et le cèdre. En milieu ouvert, la localisation de ces basses terrasses est encore plus facile à cause de la netteté des traits géomorphologiques.

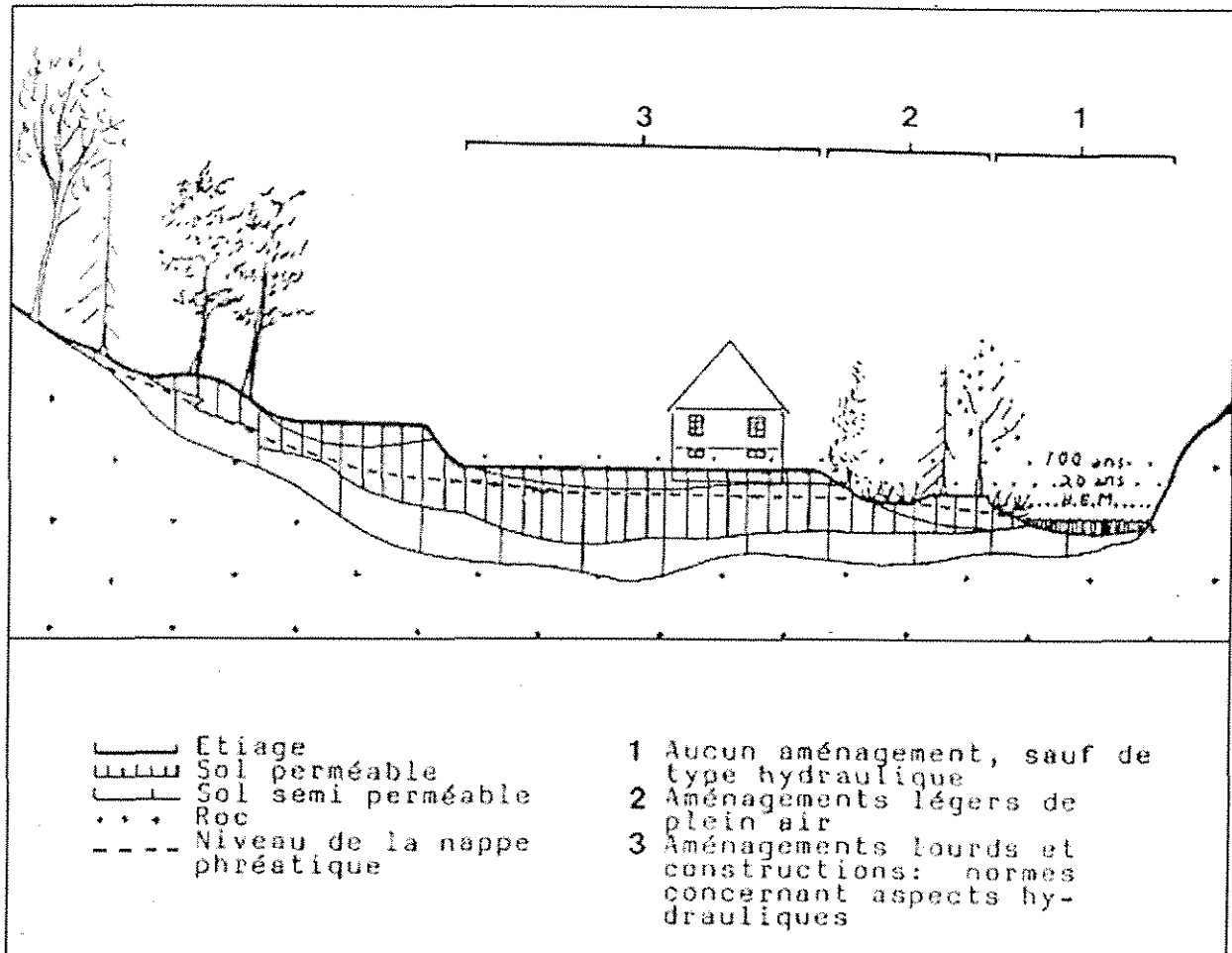
Compte tenu du fait que la hauteur d'eau agit sur la largeur de la zone possiblement inondée et qu'un écart de 1 à 2 mètres d'élévation peut facilement se glisser lors de la photo-interprétation, la désignation de l'ensemble d'une basse terrasse s'avère habituellement un cadre de référence relativement précis et sécuritaire pour cette première étape de reconnaissance.

On peut voir à l'illustration 79 la signification relative des divers niveaux d'eau habituellement utilisés en aménagement soit :

- l'étiage : bas niveau d'étiage
- la ligne des hautes eaux moyennes (H.E.M.) : niveau maximal susceptible d'être atteint 2 fois par année
- le niveau de crue à récurrence de 20 ans : déterminé par la relation niveau-débit;
- le niveau de crue à récurrence 100 ans : déterminé par la relation niveau-débit.

On remarquera que la morphologie des versants détermine en quelque sorte la largeur de la surface de la zone d'inondation.

Illustration 79
Les niveaux de crue et la zone d'inondation



6.2.3 L'évaluation du niveau de risque

Le niveau de risque dépend en principe de l'exécution aux forts courants. A moins d'un contexte physiographique particulier où prévaut un régime torrentiel, comme c'est le cas dans les Hautes Laurentides, les petits bassins-versants sont relativement moins exposés aux phénomènes de forts courants et l'élévation du plan d'eau est relativement moins importante. Cela se vérifie d'ailleurs à la dimension des terrasses alluviales.

Pour les bassins-versants inférieurs à 50 km², la réglementation relative à la zone de protection riveraine mesurée à partir de la ligne naturelle des hautes eaux suffit

généralement à couvrir la zone de risque là où elle existe. On constate en fait que les risques d'inondation deviennent habituellement une préoccupation pour les bassins-versants supérieurs à 50 km². Les niveaux de crue susceptibles d'être atteints pour différentes dimensions de bassins-versants sont présentés au tableau 80. Ces évaluations ont été déterminées à partir de commentaires recueillis sur le terrain et renfermant une marge de sécurité acceptable.

Tableau 80
Grille d'évaluation du niveau de risque d'inondation

Superficie du bassin-versant	Niveau maximal de crue au-dessus de l'étiage	Zone de risque élevé (zone de forts courants)
< à 50 km ²	2 à 3 m	X
50 à 200 km ²	3 à 4 m	Terrain situé à moins de 3 m au-dessus de l'étiage
200 km ² et plus	3 à 5 m	Terrain situé à moins de 4 m au-dessus de l'étiage

X = Zone de risque élevé habituellement couverte par la norme d'implantation à partir de la ligne des hautes eaux moyennes

Les cours d'eau inventoriés à l'intérieur du territoire municipalisé sont classés au tableau 81 en fonction du niveau de risque défini au tableau 82. Ces zones d'inondation sont localisées sur les cartes de base à l'échelle du 1 : 20 000 de l'annexe cartographique.

Tableau 81
Classification des rivières selon la dimension du bassin-versant

RIVIÈRE	DIMENSION DU BASSIN-VERSANT		
	50 à 200 km ²	200 à 1 000 km ²	Plus de 1 000 km ²
OUAREAU	Pimbina Saint-Michel Cartier Dufresne Lafontaine Burton Rouge Blanche	Ouareau, à partir du lac Archambault Rouge, à partir de la confluence de la Blanche	Ouareau, à l'aval de la confluence du ruisseau Brûlé
L'ASSOMPTION	Boulé Noire David	L'Assomption à partir de la rivière Lavigne Noire à partir de Sainte-Énédie	L'Assomption à la confluence de la Noire
MASKINONGÉ	Matambin		
MATTAWIN	Lac Trèfle Des Aulnaies Du Sauvage Du Pin Rouge De la Bouteille	Matawin, à l'amont du lac Forbes Du Sauvage à la confluence du Pin Rouge	Matawin à la confluence du lac Forbes

6.3 Les risques de mouvements de terrain

Les risques de mouvements de terrain peuvent couvrir divers types de paysage tels les régions de hautes montagnes, les plaines argileuses et les marais. Selon le contexte géologique, on assistera à un décrochement, à un glissement, à une coulée ou encore, s'il y a surcharge ou assèchement, à un tassement.

Ces processus sont influencés de façon déterminante par la pente, la nature du sol, le climat et le régime hydrologique. Ils sont aussi souvent provoqués par des

interventions humaines telles l'agriculture, la foresterie et l'aménagement de structures sur des sites vulnérables.

6.3.1 Méthodologie

Les zones de mouvements de terrain ont été déterminées par photo-interprétation et en consultant les rapports pédoologiques et géologiques. Comme ce sont les formations argileuses qui représentent le plus haut niveau de risque, les zones où elles sont soumises à l'érosion fluviale ont été particulièrement étudiées. Certaines falaises rocheuses actives ont aussi été observées et identifiées sur la carte au 1 : 20 000. Pour chaque zone, ont été définis divers niveaux de risque en s'inspirant de l'approche proposée par le Ministère de l'Environnement dans le « Guide Technique AME I » .

En se référant au tableau 82 et à l'illustration 83 qui présente le cheminement à suivre pour aboutir à une cartographie définitive, les travaux effectués jusqu'à maintenant correspondent à la première des trois phases.

Pour les municipalités touchées par la présente cartographie des zones de mouvements de terrain, il pourrait donc s'avérer nécessaire de procéder à d'autres phases d'inventaire de façon à pouvoir restreindre la superficie des zones à risque plus élevées et atténuer ainsi la portée restrictive de la réglementation qui devra s'appliquer. Le cheminement à suivre est présenté au tableau 82 de la page suivante.

Voici donc, suite à cette première phase d'inventaire, la présentation des zones identifiées sur la carte au 1 : 20 000 annexée au schéma d'aménagement.

Modifié par le règlement numéro 42-1988

Tableau 82

Phases de réalisation de la cartographie des risques de mouvements de terrain

TRAVAUX D'INVENTAIRE	CARTOGRAPHIE DES RISQUES DE MOUVEMENTS DE TERRAIN
<p>PHASE I</p> <ul style="list-style-type: none"> - Définition du contexte géologique - Reconnaissance des indices d'instabilité par photo-interprétation et analyse de cartes <ul style="list-style-type: none"> • Carte morpho-sédimentologique préliminaire 	<ul style="list-style-type: none"> - Définition préliminaire des niveaux de risque Zone 1 : Risque élevé et moyen Zone 2 : Risque moyen Zone 3 : Risque faible et hypothétique <ul style="list-style-type: none"> • Carte interprétative préliminaire
<p>PHASE II</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reconnaissance sur le terrain et vérification détaillée des indices d'instabilité identifiés en phase I - Description stratigraphique des formations géologiques (sable, argile, till, roc) formant le talus et la rive en érosion <ul style="list-style-type: none"> • Carte morpho-sédimentologique définitive 	<ul style="list-style-type: none"> - Différenciation de la zone 1 : Risque élevé seulement - Différenciation de la zone 3 : Risque faible seulement - Nouvelle zone à risque hypothétique seulement <ul style="list-style-type: none"> • Carte interprétative
<p>PHASE III</p> <ul style="list-style-type: none"> - Exploration géotechnique Forages avec échantillonnage Essais en place Essais en laboratoire <ul style="list-style-type: none"> • Rapport définissant les aptitudes géotechniques des formations argileuses 	<ul style="list-style-type: none"> - Réévaluation de l'extension des zones à risque faible et hypothétique <ul style="list-style-type: none"> • Carte interprétative définitive

Modifié par le règlement numéro 42-1988

6.3.2 L'identification des zones soumises à des mouvements de terrain

Les falaises et éboulis dans les formations rocheuses se rencontrent surtout dans les Hautes Laurentides et dans le haut plateau de Lanaudière. Bien que relativement restreintes à l'échelle du territoire, ces zones méritent d'être identifiées parce que situées en bordure des grandes vallées où l'utilisation du sol est plus intense. Les municipalités qui s'étendent de part et d'autre du grand corridor de Lanaudière sont les plus touchées par ce phénomène naturel.

Les zones de glissement de terrain en Matawinie, se concentrent dans la partie Sud du territoire, soit dans les grandes dépressions des basses Laurentides, qui ont été marquées par l'occupation de la mer de Champlain après la déglaciation. Cette phase d'occupation marine dont les plus hauts rivages ont atteint l'altitude de 228 mètres (750 pi) est à l'origine des épaisses formations argileuses sujettes aux mouvements de terrain. La vallée des Nymphes à Saint-Zénon est un autre endroit où des argiles glacio-lacustres se sont déposés au cours de la déglaciation.

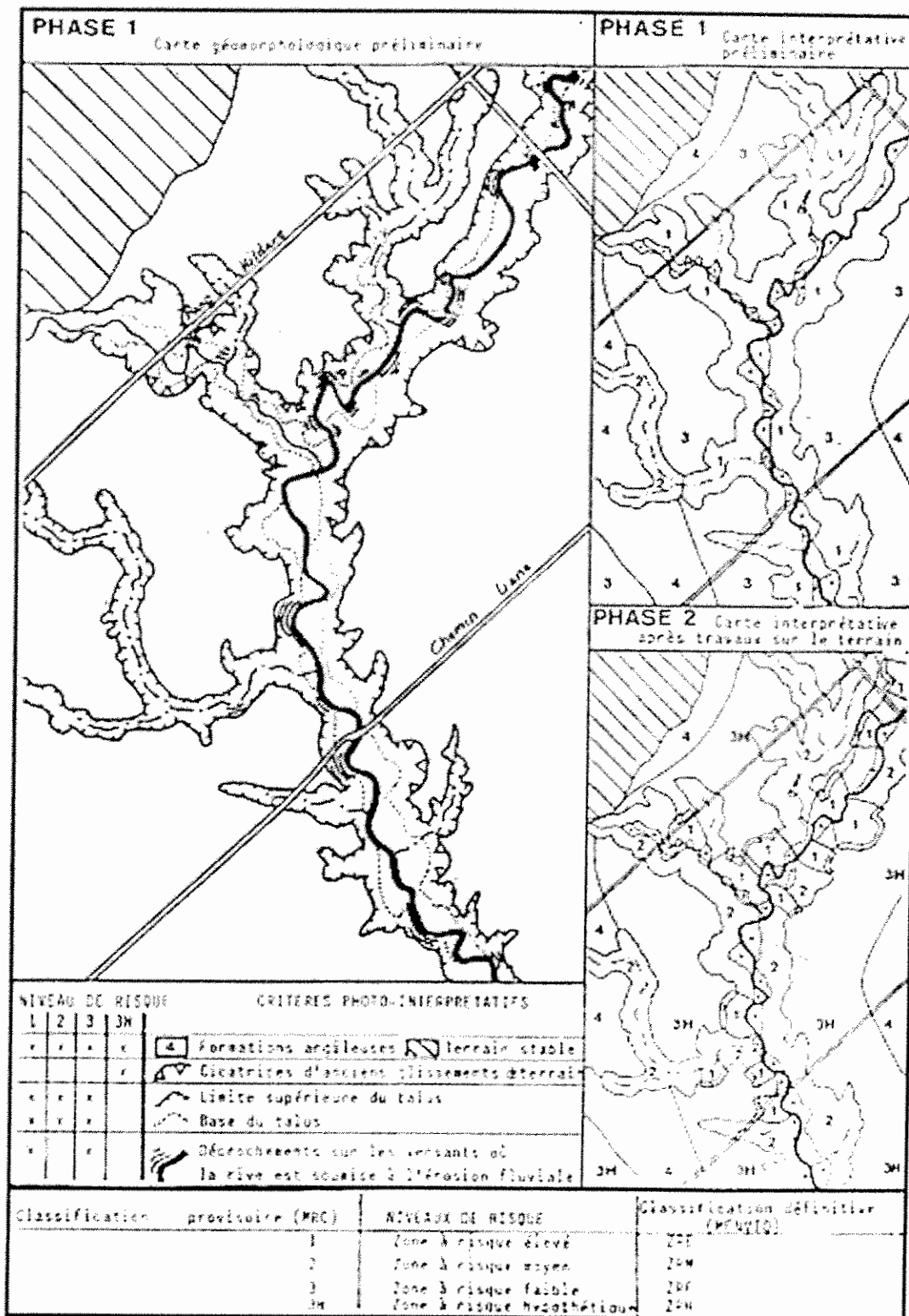
Modifié par le règlement numéro 42-1988

6.3.3 L'évaluation préliminaire du niveau de risque

Les principaux critères utilisés pour apprécier le niveau de risque de mouvements de terrain sont présentés au tableau accompagnant l'illustration 83. Ils ont été reconnus à partir de l'interprétation des photographies aériennes produites par le Ministère de l'Énergie et des Ressources du Québec. On a pu ainsi reconnaître d'une part, d'anciennes coulées argileuses et d'autre part, plusieurs secteurs où l'érosion fluviale semblait expliquer la formation d'escarpements au pied des talus, et aussi de décrochements sur les versants.

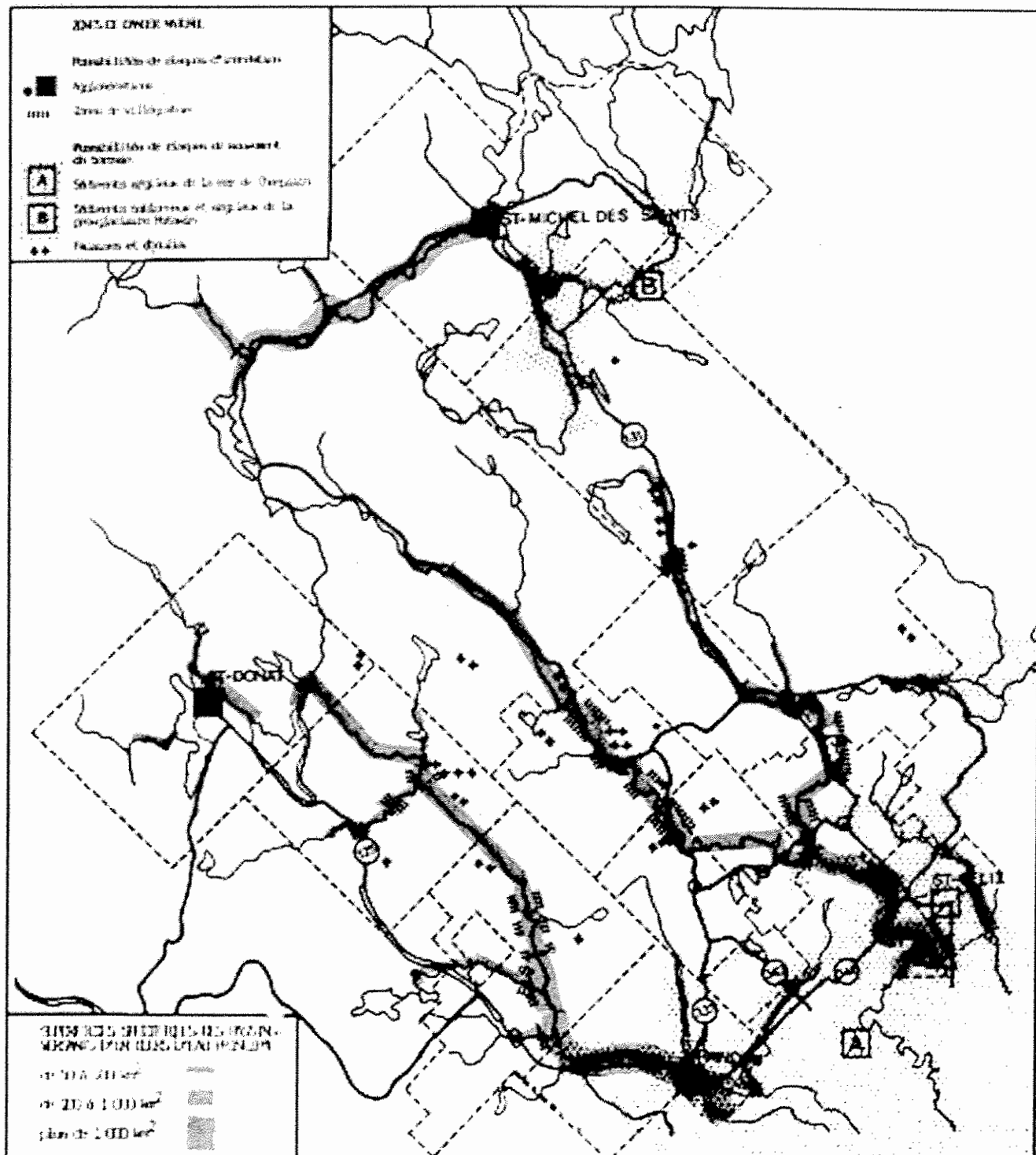
Cette analyse géomorphologique n'a pas été suivie d'une vérification systématique sur le terrain des sites présentant des signes d'érosion, ce qui confère à cette première phase de cartographie un caractère préliminaire. Trois zones représentant des niveaux de risque, ont ainsi été identifiées sur les cartes au 1 : 20 000 annexées au schéma. Chacune de ces zones est présentée ici brièvement.

Illustration 83
Exemple des modifications à la carte des zones de risque de
mouvements de terrain après des études de terrain



Modifié par le règlement numéro 42-1988

Illustration 84
 Les zones de danger naturel dans le Sud de la Matawinie



Élaboré par le régiment numéro 42-1988

ZONE 1 : Zone à risque élevé

Ces zones correspondent aux secteurs où une première phase d'inventaire a permis de reconnaître des signes actifs d'instabilité sur les rives et les versants dont la pente est supérieure à 25 %. Les formations argileuses identifiées dans ces zones sont donc soumises à l'érosion et présentent à plusieurs endroits un niveau de risque élevé. On y rencontre aussi des zones à risque moyen qui pourront être différenciées ultérieurement par des études additionnelles.

A cette étape-ci, l'extension de cette zone a été définie à partir des courbes de niveau apparaissant à la carte au 1 : 20 000, et en se référant aux paramètres géomorphologiques définis par le MENVIQ pour les terrains argileux, soit le talus lui-même et à son sommet, une bande de terrain ayant deux fois la hauteur du talus, et enfin à sa base, une bande ayant la moitié de sa hauteur. La zone 1 comprend aussi les falaises et éboulis cartographiés en territoire montagneux sur les versants des grandes vallées. Dans ce cas, la zone comprend la falaise et le talus d'éboulis, et une tranche de une fois la hauteur du talus d'éboulis au sommet de la falaise et de une demi-fois (1/2) à la base de l'éboulis.

ZONE 2 : Zone à risque moyen

Cette zone est définie par la cartographie des versants argileux dont la pente est supérieure à 25 %. Aucun signe d'activité géodynamique n'a cependant été observé lors de l'analyse préliminaire. Des constructions ou aménagements dans ces talus pourraient provoquer des mouvements de terrain. Les paramètres utilisés pour définir l'extension de cette zone sont les mêmes que ceux décrits pour la zone 1 en terrain argileux.

ZONE 3 : Zone à risque faible

Les zones à risque faible correspondent à un élargissement à l'arrière des zones à risque 1 dans les secteurs où d'anciennes coulées argileuses ont été observées. La dimension des « amphithéâtres » sert de paramètre dans la délimitation de cette zone. Le contexte géomorphologique local indique que le terrain pourrait être impliqué dans un mouvement de type coulée argileuse.

La zone trois comprend aussi, et en majeure partie, des zones à risque hypothétique. C'est pourquoi l'extension de cette zone est principalement définie par la dimension des anciennes cicatrices. Le contexte géologique et géomorphologique local indique qu'un mouvement de terrain de très grande ampleur pourrait s'y produire si des conditions naturelles ou artificielles exceptionnellement défavorables étaient réunies au même endroit.

On remarquera que la différenciation entre la zone à risque faible (ZRF) et la zone à risque hypothétique (ZRH) n'a pas été faite dans cette première phase d'inventaire. Une seconde phase ayant pour but de localiser précisément des zones d'érosion des berges le long des cours d'eau, permettrait ultérieurement de définir plus précisément les zones à risque élevé et conséquemment, les zones à risque faible et à risque hypothétique.

ZONE 4 : Zone d'extension des formations argileuses

Les zones 4 identifiées sur les cartes au 1 : 20 000 annexées au schéma d'aménagement correspondent à l'extension théorique des formations argileuses. Ces zones ne représentent pas un danger naturel et ne font donc pas l'objet d'une réglementation particulière. Toutefois, comme des tassements pourraient subvenir lorsqu'il y a surcharge, l'identification de ces zones devrait permettre d'orienter les études géotechniques accompagnant les projets d'infrastructures et de superstructures lourdes tels les silos, les viaducs et les bâtiments élevés qui font habituellement l'objet d'études particulières.

Modifié par le règlement numéro 42-1988

6.4 Les zones de danger naturel et les périmètres d'urbanisation

La désignation des zones de danger naturel a pour objectif de prendre en considération les types et les niveaux de risques à l'intérieur de la présente démarche d'aménagement. L'illustration 84 représente la nature et la distribution des divers types de risques à l'échelle du territoire municipalisé. On constatera la nette concentration des zones d'inondation et de mouvements de terrain au niveau des basses Laurentides et de la dépression Manouane-Mattawin.

Pour les fins de la présente démarche d'aménagement, le tableau 85 identifie les municipalités dont le périmètre d'urbanisation inclut des zones de danger naturel. Compte tenu des effets restrictifs de la réglementation sur les zones de danger naturel et du niveau de précision plus grand qu'exige l'aménagement urbain, il importe que le gouvernement québécois entreprenne une campagne d'investigation et apporte une meilleure précision sur la nature et le niveau des dangers naturels à l'intérieur des périmètres urbains désignés.

Tableau 85
Les périmètres d'urbanisation incluant des zones de danger naturel

Importance des dangers naturels	MUNICIPALITÉ	INONDATION Superficie des bassins-versants		MOUVEMENT DE TERRAIN Niveau de risque		
		50 à 200 km ²	Plus de 200 km ²	1	2	3
	Chertsey	★ ■				
	Notre-Dame-de-la-Merci	★ ■				
○	Rawdon	★ ■	★ □	★	★	
	Sainte-Béatrix			★		
	Saint-Côme		★ ■			
○	Saint-Damien	★		★	★	
	Saint-Donat		★ □			
	Sainte-Émèlie-de-l'Énergie		★ ■			
○	Saint-Félix-de-Valois		★	★	★	★
	Saint-Jean-de-Matha				★	
○	Sainte-Marcelline			★	★	
○	Saint-Michel-des-Saints		★			
	Saint-Zénon				★	

■	Écoulement influencé par un seuil artificiel
□	Régime modifié par un ouvrage de contrôle des débits
○	Importance majeure de la zone inondable
⊙	Importance majeure de la zone de mouvement de terrain

Modifié par le règlement numéro 42-1988

SECTION VII

LES PERIMETRES D'URBANISATION

Avant de procéder à la définition des périmètres d'urbanisation, il convient de faire ressortir les principes de la Municipalité Régionale de Comté de Matawinie en ce qui a trait à ce chapitre du plan d'aménagement et à énoncer les objectifs qu'elle désire atteindre.

La délimitation du périmètre d'urbanisation a permis, en tout premier lieu, aux intervenants municipaux de prendre conscience de l'évolution du phénomène urbain sur leur territoire respectif. De ces premières constatations, des objectifs et des intentions ont été dégagés. La Municipalité Régionale de Comté retient les objectifs suivants : consolider le tissu urbain, rentabiliser les infrastructures en place, rapprocher les citoyens de leurs services, protéger les fonctions urbaines envers certains types d'utilisation du sol à caractère rural ou l'inverse.

Les objectifs retenus serviront de point de repère quant il s'agira de prendre certaines décisions relatives aux périmètres d'urbanisation. Néanmoins, les municipalités, lors de l'élaboration de leur périmètre, pourraient avoir d'autres objectifs spécifiques.

Enfin, le Conseil de la Municipalité Régionale de Comté adopte pour principe de base que la gestion du périmètre d'urbanisation se fera par la municipalité et que les municipalités pourront procéder à l'extension de leur périmètre d'urbanisation lorsqu'il sera construit ou utilisé à plus de 70 % de sa superficie.

7.1 L'aspect légal des périmètres d'urbanisation

Bien que la Loi ne soit pas explicite quant à sa définition et à sa portée, il n'en demeure pas moins que le périmètre d'urbanisation se réfère à des notions de croissance et de concentration des fonctions urbaines dans un espace déterminé. De par l'importance que la Loi sur l'Aménagement et l'Urbanisme accorde au périmètre, celui-ci devrait être compris comme étant un moyen technique et légal de concentrer l'urbanisation. Il est un instrument de planification qui nous amène à prévoir la croissance d'une municipalité à planifier les infrastructures requises et à assurer la compatibilité des activités prévues avec celles déjà existantes. La délimitation d'un périmètre urbain consiste, en quelque sorte, à identifier les territoires soumis ou exclus du processus d'urbanisation.

7.2 La problématique régionale et l'urbanisation

Le morcellement des ressources et l'accessibilité du territoire contrôlés par les grandes vallées fluviales ont joué un rôle important dans la localisation de ces noyaux urbains. La situation géographique avantageuse de certaines municipalités leur a permis d'acquiescer, à travers le temps, certaines fonctions économiques supplémentaires. Cependant, toutes les municipalités ont préservé leur caractère rural, ce qui fait en sorte que généralement on retrouve le noyau historique du village auquel se rattachent plusieurs rangs agricoles.

Les dernières années amènent le processus de rurbanisation. Rattaché au phénomène de conversion de chalet en résidence permanente, ce processus vient changer le modèle de développement traditionnel. Aujourd'hui nous constatons que l'urbanisation dans certaines municipalités ressemble davantage « aux villages éclatés », à cause de la présence de plusieurs noyaux urbains. Ces anciens pôles de villégiature devenus quartiers résidentiels entraînent la concentration de commerces et de services ailleurs qu'au centre du village.

Depuis quelques décennies, l'urbanisation s'est traduite par de nouveaux modèles de développement; certaines municipalités, par manque de réglementation ou par des vues à court terme, ont privilégié cette urbanisation diffuse. Cependant, en raison des coûts de plus en plus élevés des services, les gestionnaires municipaux en viennent à la conclusion que l'équation « plus de constructions domiciliaires = plus de payeurs de taxes » n'égalise pas toujours les résultats escomptés dans le contexte d'une planification de services.

Néanmoins, une bonne définition du phénomène urbain et une connaissance approfondie du modèle de développement, basés sur des faits antérieurs et présents, nous permettront d'orienter la croissance urbaine en fonction des caractéristiques propres à chacune des agglomérations.

7.3 La délimitation des périmètres d'urbanisation

L'urbanisation est un phénomène complexe et évolutif. Délimiter un périmètre d'urbanisation exige qu'une multitude d'éléments soient analysés individuellement et en corrélation, pour ensuite être projetés dans le temps.

L'élaboration du périmètre consiste en une prise de conscience de l'ampleur et de la nature de l'urbanisation, en une prise de conscience de la problématique d'aménagement et des tendances du développement. L'analyse du cadre physique et des données socio-économiques constitue des informations pertinentes dans l'identification des espaces et des superficies à réserver à l'urbanisation. Une fois qu'ont été identifiés les terrains urbanisables, l'établissement du périmètre

d'urbanisation est soumis au processus de consultation locale pour être finalement adopté. Les grandes étapes sont expliquées dans les lignes qui suivent.

7.3.1 L'évaluation du phénomène urbain

La première phase de l'élaboration du périmètre d'urbanisation tel que cité précédemment consiste en une prise de conscience du phénomène urbain. La croissance urbaine tant au point de vue de son rythme et de son importance est particulière à chaque agglomération.

Ainsi, il s'agira, dans un premier temps, de dresser un tableau des caractéristiques de l'expansion urbaine. Cette première analyse permettra de voir quelles sont les tendances observées sur le territoire de la municipalité. C'est à partir de ces constatations que la municipalité dégagera des objectifs relatifs à la délimitation de son périmètre d'urbanisation.

7.3.2 L'analyse des données socio-économiques

Il s'agit à cette étape de définir des prévisions de croissance basées sur les conditions économiques et démographiques.

Le processus de planification exige de se référer à des méthodes prévisionnelles afin d'évaluer les besoins en espace. De ce fait, une part importante de ce volet est consacré aux données démographiques. On peut considérer que certaines données relatives à la population constituent d'excellents indicateurs de la situation économique. Inversement, plusieurs facteurs économiques peuvent influencer les projections démographiques, c'est pourquoi les prévisions démographiques doivent être utilisées avec discernement.

Le calcul des prévisions de population par groupe d'âge est fait à l'aide des taux de passage d'un groupe d'âge à un autre. L'analyse des taux de passage à travers les années (1960 -1981) nous permet de cerner les tendances, les constantes à savoir des augmentations ou des phénomènes isolés dans les différents groupes d'âge de la population; il s'agit d'établir une grille des taux de passage entre les groupes d'âge et de l'appliquer aux données démographiques. On obtient ainsi des prévisions de population pour la prochaine décennie (1991) à partir de l'année de référence retenue (1981).

Ensuite, en divisant les résultats des prévisions de population de chaque groupe d'âge par le taux de chefs de ménage on obtient le nombre de ménages par catégorie d'âge.

Si l'on retient pour hypothèse qu'un ménage peut se traduire par l'occupation d'un logement et sachant que la fonction résidentielle utilise près de 50 % des superficies

urbanisées, les ménages seront les principaux consommateurs d'espace. Alors, il convient d'en prévoir le nombre avec le plus de précision possible. Ces prévisions traduites en terme de besoins en espace, ayant comme référence l'indice moyen de consommation du sol, permettront de préciser la superficie nécessaire à l'urbanisation pour les vingt (20) prochaines années.

7.3.3 L'analyse du territoire en périphérie du noyau urbain

Le maintien d'une situation financière équilibrée sous-entend la maximisation des infrastructures en place, c'est pourquoi il est primordial de s'assurer que les terrains réservés à l'urbanisation seront des terrains potentiels pouvant être aménagés et sur lesquels l'extension des réseaux pourrait être possible sans coûts prohibitifs.

Sur le territoire de la Matawinie une attention particulière doit être apportée aux contraintes physiques. Dans bien des cas, les terrains en bordure de la trame urbaine présentent des contraintes très importantes qui risquent d'augmenter considérablement les coûts de l'urbanisation.

On a donc procédé dans un premier temps, à l'élaboration d'une étude photogéologique dans le but d'identifier de façon appropriée les contraintes et les potentiels à l'aménagement urbain. Cette analyse du milieu permet d'orienter le développement vers les zones les plus facilement aménageables et de réduire les conflits d'utilisation du sol et les coûts de construction ou d'aménagement des terrains. Elle a aussi pour but d'identifier certains points d'intérêt susceptibles d'influencer l'organisation de la trame urbaine (talus, cours d'eau) ou même de générer un type particulier d'activité urbaine; il s'agit d'identifier des potentiels par rapport à la fonction urbaine.

L'analyse du cadre physique a été réalisée à l'aide des cartes topographiques au 1 : 20 000 et des photographies aériennes au 1 : 15 000. Ces échelles fournissent une excellente vue d'ensemble des territoires urbanisés et s'adaptent très bien au mode d'évaluation globale que commande la définition du périmètre urbain.

Plusieurs facteurs non représentés sur la photographie aérienne ont été pris en considération lors de la délimitation du périmètre. Entre autres, l'organisation des infrastructures d'aqueduc et d'égout ainsi que leurs possibilités d'extension les moins coûteuses. Les territoires protégés par la Loi sur la protection du territoire agricole sont localisés et considérés en fonction de leurs utilisations actuelles et de leurs potentiels à être utilisés à des fins agricoles.

7.3.4 Le choix des terrains propices à l'urbanisation

Lorsque sont identifiés les contraintes et les potentiels à l'urbanisation, nous avons un territoire plus restreint sur lequel il est possible de comparer plusieurs terrains

propices à l'urbanisation. La sélection est faite prioritairement en fonction des coûts de développement relativement aux objectifs retenus au tout début du processus de planification du périmètre et relativement à la demande prévisible définie par la projection des données démographiques.

La sélection des terrains doit donc respecter les éléments suivants :

- la concentration déjà existante des diverses fonctions urbaines;
- l'organisation des infrastructures et des services existants;
- les contraintes physiques naturelles (pentes fortes, niveau de la nappe phréatique, glissements de terrain, etc.);
- Les barrières humaines (autoroute, ligne de haute tension, etc.);
- les activités qui se déroulent ou qui sont prévues en périphérie du noyau urbain (projet de développement, etc.);
- les territoires protégés par diverses lois (terres agricoles, réserves écologiques, etc.).

Le périmètre d'urbanisation peut ainsi répondre au besoin de la croissance urbaine dans un souci de rentabilisation des infrastructures et des services existants. Il permet aux municipalités le maintien d'une situation financière équilibrée et peut alors se traduire en terme de zone de rentabilité

7.3.5 Le cheminement suivi dans l'élaboration des périmètres d'urbanisation

Un important volet politique donne la teinte finale au périmètre d'urbanisation. La volonté exprimée par les dirigeants municipaux quant au modèle de développement souhaité est évaluée par rapport à toutes les données techniques spécifiques à une municipalité

Le processus d'élaboration des périmètres comprend une étroite collaboration avec les intervenants locaux. Nous considérons que les élus municipaux ont un rôle de premier plan à jouer dans l'identification des besoins du milieu en matière de développement urbain et dans l'identification des terrains à réserver pour ce développement. Leurs intentions face à l'urbanisation ont une influence directe sur la délimitation du périmètre; le type de développement souhaité, les projets en matière d'infrastructures, la densité d'occupation du sol, etc., ne sont que quelques exemples de cette influence ou du rôle de premier plan qu'ils ont à jouer.

L'élaboration des périmètres est réalisée en plusieurs étapes selon un cheminement permettant des rencontres d'information et d'échanges avec les dirigeants municipaux.

Chacune des municipalités comprises sur le territoire de la Municipalité Régionale de Comté a maintenant adopté un périmètre d'urbanisation regroupant les terrains les plus propices économiquement et socialement aux besoins de la croissance urbaine.

La partie suivante définit chacun des périmètres d'urbanisation accompagnés des résultats de l'étude photo-géologique et des résultats de la projection des données démographiques ainsi qu'un tableau montrant les patrons d'agrandissement possibles des périmètres d'urbanisation dans leurs contextes naturels.

7.4 Les périmètres d'urbanisation de chaque municipalité

Chertsey

La municipalité de Chertsey est située sur le plateau Lanaudière et le village occupe une cuvette à l'extrémité Est de l'âge du Piedmont. La topographie environnante présente des terrains au relief vallonné. Le noyau du village est situé à l'Est de la route 125, soit là où l'on retrouve des terrains plus accessibles, les pentes étant généralement inférieures à 10 %. Au Sud-Est du village actuel, il existe une zone de sols à drainage déficient. La nappe d'eau à cet endroit ne peut être abaissée par des travaux de drainage car elle correspond à celle de la rivière Burton.

L'étude démographique révèle qu'au cours de la prochaine décennie, la municipalité de Chertsey connaîtra une augmentation assez importante de son bassin de population. Des calculs ont été effectués afin de prévoir le nombre et les caractéristiques de nos futurs consommateurs d'espace. On estime qu'environ 200 ménages viendront résider dans la municipalité et que 73 % d'entre eux seront âgés de 45 ans et plus. D'autre part, on ne prévoit aucun phénomène socio-économique majeur susceptible de faire varier les prévisions démographiques.

Le modèle de développement retenu considérera un seul côté (Est) de la route 125, surtout à cause de la topographie et la présence d'infrastructures de service déjà en place et la difficulté d'extensionner les réseaux du côté Ouest et aussi pour éviter que la route ne crée une barrière à l'urbanisation et ne morcelle les activités urbaines. Enfin, la délimitation du périmètre d'urbanisation de la municipalité de Chertsey respecte les caractéristiques physiques et socio-économiques propres à celle-ci. Considérant ces caractéristiques, la superficie réservée à l'urbanisation sera adéquate au besoin de la croissance urbaine de la prochaine décennie.

- les services sont déjà fournis à l'ensemble de la municipalité où les rues existent.

En conséquence, le Conseil de la Municipalité Régionale de Comté accepte la position de la Corporation municipale de Sainte-Marcelline, mais n'adhère aucunement à cette décision strictement politique.

Saint-Félix-de-Valois village et paroisse

Sur le territoire de la Matawinie, l'activité agricole se pratique surtout dans la plaine du Saint-Laurent notamment à Saint-Félix-de-Valois. D'ailleurs, Saint-Félix joue un rôle de pôle régional dans la Matawinie à cause de son secteur agricole et de son secteur secondaire. D'autre part, les municipalités de Saint-Félix village et paroisse comptent sur l'agriculture comme principale activité économique.

Saint-Félix-de-Valois village

Analyse du milieu

Le territoire de la municipalité de Saint-Félix-de-Valois village est assez restreint (2,1 km²). Les réseaux d'aqueduc et d'égout couvrent la presque totalité du territoire de la municipalité et leurs possibilités d'extension ne sont limitées par aucune contrainte physique.

Les prévisions démographiques établies à partir des vingt dernières années révèlent une légère diminution de population d'ici 1990. Cependant, une diminution de population ne signifie pas nécessairement une perte de consommateurs d'espace. Les consommateurs, ce sont les ménages et le nombre de chefs de ménage tendant à augmenter, cette situation est attribuable entièrement à la diminution du nombre de personnes par ménage. On prévoit l'arrivée de 54 nouveaux ménages répartis équitablement entre les groupes d'âge supérieur à 25 ans durant la prochaine décennie. En se référant à l'étude photo-géodique nous pouvons évaluer quels sont les terrains les moins coûteux à urbaniser compte tenu de la gravité des contraintes qu'ils comportent. Parmi les risques naturels majeurs, on retrouve au Nord-Est du village en bordure de la rivière Bayonne, une zone de mouvement de terrain et au Sud du village une zone mal drainée cependant, cette dernière est corrigeable. Par ailleurs, le territoire est généralement apte à recevoir des activités à caractère urbain.

Délimitation du périmètre urbain

Considérant ces diverses caractéristiques, les dirigeants municipaux ont choisi de délimiter un périmètre d'urbanisation incluant tout le territoire de la municipalité. Cette décision est tout à fait acceptable puisque la superficie disponible à l'urbanisation à l'intérieur des limites du village n'est que de 0.24 km²; de plus la superficie disponible comprend plusieurs terrains faisant partie de la zone industrielle définie par le zonage municipal.

Saint-Félix-de-Valois paroisse

Analyse du milieu

Les prévisions démographiques établies pour cette municipalité à partir des vingt dernières années révèlent pour Saint-Félix paroisse une augmentation considérable du nombre de nouveaux ménages, soit 348 ménages qui viendront s'installer dans la municipalité. Les nouveaux ménages seront âgés majoritairement entre 25 et 65 ans (92 %).

Récemment la municipalité du village de Saint-Félix-de-Valois informait la paroisse que la fourniture de service d'eau serait dorénavant limitée. Cependant, la paroisse estime qu'environ 300 terrains desservis sont actuellement disponibles à la construction. Nonobstant ces terrains, le Conseil juge opportun d'inclure au périmètre certains secteurs propices au développement résidentiel, commercial et industriel, lesquels seront exploités que lorsque le système d'approvisionnement en eau potable sera en mesure de les desservir adéquatement et lorsque requis, l'usine d'épuration du village sera en mesure de traiter les eaux usées en provenance de ces secteurs.

Délimitation du périmètre

Le modèle de développement retenu prévoit donc des séquences de développement à l'intérieur des limites du périmètre en raison de la rentabilité des réseaux en place et projetés. Les terrains devant être aménagés prioritairement sont desservis et le choix des terrains non desservis, qui seront développés dans un deuxième temps, ont été sélectionnés en fonction de l'extension possible des réseaux existants.

Le secteur Sud-Ouest en bordure des limites du village (sur les lots 88, 89 et entre les lots 117 et 126 et 136 et 142) est inclus au périmètre en raison de son utilisation actuelle et en raison de la quantité de terrains disponibles déjà desservis. À l'extrémité de ce secteur, sur les parties de lots 124 à 126, où il existe présentement une sablière désaffectée, un projet a été proposé au Conseil récemment afin de développer ce secteur à des fins résidentielles et commerciales. Cependant ce secteur n'étant pas desservi par aucun réseau sera développé à long terme seulement.

Les terrains au Nord du village ont été retenus en raison de leur proximité de la trame urbaine; ce secteur englobe tous les terrains situés dans les limites de la zone agricole permanente. Ceux-ci seront aménagés en fonction de l'extension future des infrastructures municipales, comme ceux situés à l'Est.

Commentaires

Il nous faut considérer le territoire protégé par la Loi sur la protection du territoire agricole. Il est souhaitable que le développement urbain ne gruge pas les meilleures terres agricoles. Cependant, certains secteurs devraient être dézonés en raison surtout de leur utilisation actuelle et en raison de leur proximité de la trame urbaine. Au Sud-Est, les lots 28-26 et une partie du lot 25 devraient être dézonés et inclus au périmètre d'urbanisation pour être utilisés à des fins industrielles. La pertinence de prévoir un espace industriel tient au fait que Saint-Félix-de-Valois est un pôle agro-alimentaire susceptible de devenir plus important et, d'autre part, des projets ont été soumis au Conseil relativement à la venue de nouvelles industries désireuses de s'installer à Saint-Félix-de-Valois.

Ce secteur s'est révélé plus apte à recevoir de nouvelles industries en raison de sa situation par rapport aux voies de communication, notamment la voie ferrée et la route 131. D'autre part, les terrains limitrophes, faisant partie du village, sont déjà utilisés à des fins industrielles. Un dernier élément à considérer dans la localisation d'une zone industrielle est celui des vents dominants; le Sud s'avère le choix optimal dans ce cas si l'on veut éviter les problèmes de pollution de l'air. Les justifications suivantes permettront de connaître les raisons qui ont motivé les dirigeants municipaux dans le choix des secteurs inclus ou exclus au processus d'urbanisation.

Saint-Félix-de-Valois étant le pôle agro-alimentaire le plus important de la région Nord de Joliette, il représente un pôle de services agricoles pour les producteurs de municipalités voisines. Connaissant son statut, Saint-Félix-de-Valois est un pôle de développement susceptible de prendre de plus en plus d'importance au sein de la Matawinie. Il est alors justifiable de réserver à l'urbanisation un territoire plus vaste et de se doter d'un modèle de développement apte à recevoir les diverses activités susceptibles de prendre naissance autour de la trame urbaine existante. Le périmètre d'urbanisation constituera l'instrument de planification et de concertation idéale pour une meilleure organisation du milieu urbain et pour une mise en commun de certaines infrastructures publiques.

La superficie réservée à la zone industrielle devrait permettre des séquences de développement; il serait donc important de dézoner les lots 26 et 28 afin d'aménager un espace immédiatement apte à l'industrie et réserver le lot 25 pour un développement à long terme. Ce dernier étant actuellement utilisé à des fins agricoles, il serait souhaitable, même s'il est inclus au périmètre d'urbanisation, que l'industrie soit implantée seulement lorsque la zone industrielle nécessitera un agrandissement.

Actuellement, certains projets sont à l'étude relativement à l'implantation de nouvelles industries agro-alimentaires. Des projets de cette nature, s'ils se réalisent, sont susceptibles de faire varier à la hausse les prévisions démographiques; ils doivent donc être considérés dans l'évaluation de la superficie urbaine. D'autre part, les données socio-économiques nous permettent de délimiter une assez vaste superficie à réserver à l'urbanisation.

Saint-Jean-de-Matha

Le territoire de la municipalité de Saint-Jean-de-Matha couvre la plus grande partie du plateau morcelé de d'Ailleboust qui représente la partie orientale de l'étage des Piedmonts de Lanaudière. La partie centrale de ce plateau est déprimée et formée de terrasses marines et estuariennes vouées à l'agriculture. Le village de Saint-Jean-de-Matha occupe une colline située au centre-Est des terrasses marines d'où l'on peut admirer les hauts-reliefs environnants qui bordent les terrasses agricoles.

Le village est situé sur la route 131 qui, du côté Sud, emprunte une passe au niveau de l'escarpement du Piedmont et s'engouffre, du côté Nord, dans la vallée encaissée du lac Noir.

Les terrains en bordure de la trame urbaine présentent pratiquement aucune contrainte physique. Les pentes sont généralement inférieures à 10 % et le lit rocheux semble assez profond pour permettre des travaux d'excavation sur presque tous les terrains. La seule contrainte à respecter sera une zone humide située au Sud-Ouest du village où un débordement de ruisseaux pourrait se produire.













D'autre part, le noyau central du village est aussi installé au centre d'une zone agricole importante. Les terrains limitrophes présentent un potentiel agricole et sont zonés par la C.P.T.A.Q.

Les données démographiques nous ont permis de connaître les consommateurs d'espace de la prochaine décennie. Les prévisions démographiques démontrent une hausse du bassin de population et du nombre de chefs de ménage. La municipalité devrait recevoir environ 170 nouveaux ménages au cours de la prochaine décennie; cette augmentation sera absorbée majoritairement par des ménages ayant entre 25 et 65 ans

L'agriculture étant une activité économique importante, le périmètre devrait exclure autant que possible du processus d'urbanisation, des sols agricoles potentiels. Cependant, en dépit de ces considérations, les dirigeants municipaux ont choisi d'inclure à l'intérieur des limites du périmètre un territoire faisant partie de la zone agricole permanente.

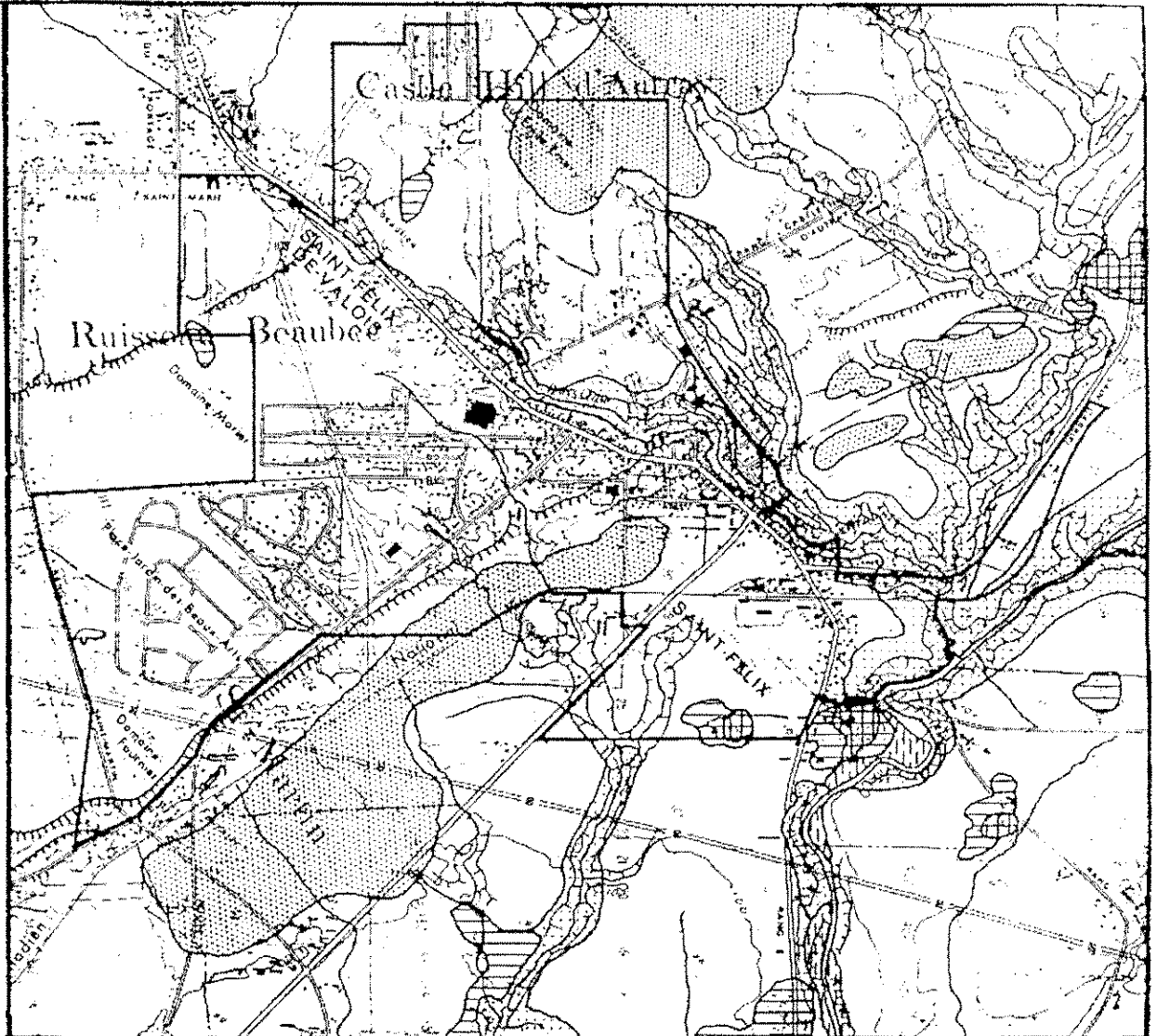
SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS

PERIMETRE D'URBANISATION
LEGENDE

Périmètre d'urbanisation	
Zone de moins de 10% de pente	
Profondeur du roc de 0 à 5m	
Profondeur du roc de 0 à 2m	
Lac et rivière	
Zone inondable	
Zone humide	
Zone de mouvement de terrain	
Crêtes morainique et eskers	
Talus d'érosion	
Talus de glissement de terrain	
Limite physiographique	



Dessiné par Claude Jarry
 Conçu par Gilles Leduc
 et Guyane Cormier
 MRC Matawinie
 Juin 1985



8.2.2 Le réseau routier

Si la Municipalité Régionale de Comté de Matawinie porte une attention particulière au réseau routier, c'est que celui-ci, en plus d'être un élément structurant, permet de développer et mettre en valeur toutes ses ressources naturelles.

Les objectifs de la Municipalité Régionale de Comté en matière d'aménagement des infrastructures routières consistent à finaliser les projets déjà entrepris et à mettre la priorité sur de nouvelles voies d'accès aux ressources.

Le concept d'organisation élaboré ultérieurement démontre bien la priorité du réseau routier en tant qu'élément fondamental de la planification.

A prime abord, le territoire de la Matawinie semble bien desservi par un réseau routier presque essentiellement constitué de routes collectrices et locales. Les deux routes régionales Nord-Sud caractérisent les deux axes de développement Est-Ouest entre elles.

Le réseau routier fonctionnel étant prioritaire dans l'aménagement du territoire, la Municipalité Régionale de Comté de Matawinie a donc déterminé et souhaité inclure dans son schéma d'aménagement certaines priorités d'intervention en matière de réaménagement ou de réfection de routes qu'elle considère majeures et fondamentales pour une mise en valeur de ses ressources naturelles.

Le tableau 92 fait l'inventaire des divers projets concernant le réseau routier que la Municipalité Régionale de Comté considère d'intérêt régional ou intermunicipal. Les travaux à effectuer sur les divers tronçons de routes sont accompagnés d'une justification voulant démontrer l'intérêt de la réalisation de ces travaux. Par ailleurs, quelques travaux mis en priorité par la Municipalité Régionale de Comté recoupent ceux du Ministère des Transports.

Tableau 92
Projets de voirie proposés par la Municipalité Régionale de Comté de Matawinie

ROUTE	TRONÇON	TRAVAUX	JUSTIFICATION DES TRAVAUX	INTERVENTIONS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS
25	Rawdon canton	Prolongement de l'autoroute 25 (voir illustration 93)	Une modification du tracé en faveur de l'agglomération de Rawdon est souhaitable à cause de l'importance de Rawdon en tant que pôle de croissance	Proposition du tracé futur du prolongement de l'autoroute 25
131	Saint-Félix-de-Valois	Réfection de la route	<ul style="list-style-type: none"> - Axe touristique important - Route peu sécuritaire - Trop d'accès directement sur la route - Trafic très important (saisonniers et fins de semaine) 	
131	Saint-Félix-de-Valois à Joliette	Construction d'une route à quatre voies	<ul style="list-style-type: none"> - Limiter le nombre d'accident - Prolongement de l'autoroute 31 - Accès touristique pour la région Nord adjacente - Permettre de diluer un trafic important 	Aucune
343	Saint-Ambroise de Kildare à Saint-Côme	Réfection de la route	<ul style="list-style-type: none"> - Seul axe de développement des trois municipalités de : Sainte-Marcelline, Saint-Alphonse-Rodriguez et Saint-Côme - Axe touristique important - Communication intermunicipale importante reliant les municipalités à la zone urbaine de Joliette - Trafic important si l'on considère les déplacements journaliers des résidents et la circulation touristique estivale 	Aucune
348	Saint-Félix-de-Valois vers Saint-Gabriel	Réhabilitation de cette section de la route	<ul style="list-style-type: none"> - Embranchement de la 131 très important - Circuit touristique majeur - Communication intermunicipale 	Projets de réaménagement de ponts approches (traverse de la rivière Bayonne) au coût de 1 145 000 \$

			<ul style="list-style-type: none"> - Route peu sécuritaire (courbes et ponts dangereux) - Forte densité de circulation durant l'été 	
131	Voie de contournement	Prolongement de la route 131 (voir illustration 94)	<ul style="list-style-type: none"> - Permettre de diluer un trafic important - Décongestionner le village - Communication intermunicipale reliant les municipalités à la zone urbaine de Joliette 	Proposition d'un tracé
Chemin Chertsey	Chertsey vers Sainte-Marguerite du lac Masson	Proposition d'un nouveau tracé (voir illustration 95)	<ul style="list-style-type: none"> - Axe de développement - Communication Laurentides – Lanaudière - Réseau interrégional - Circuit touristique - Route non asphaltée 	Projets de terrassement et structure de chaussée sur 1,6 km au coût de 850 000 \$
Rang 4	Chertsey vers Saint-Alphonse-Rodriguez	Réhabilitation du rang 4	<ul style="list-style-type: none"> - Réseau intermunicipal - Axe de développement - Zone récréative intensive - Porte d'entrée de la forêt Ouareau - Voie de communication entre les routes 125 et 343 	Aucune
Voie secondaire	Notre-Dame-de-la-Merci à Saint-Côme	Prolongement de la route 347	<ul style="list-style-type: none"> - Accès à un fort potentiel récréotouristique - Communication directe des axes 125, 343, 131 - Voie d'accès pour le parc du Mont-Tremblant - Route à caractère unificateur - Communication intermunicipale - Voie d'accès pour la forêt Ouareau - Voie d'accès pour le centre de ski Val Saint-Côme 	Aucune
Chemin forestier	Saint-Donat vers Saint-Michel-des-Saints	Construction d'une route coût approximatif de 2 000 000 \$	<ul style="list-style-type: none"> - Communication entre 2 municipalités touristiques - Axe routier réunissant les routes principales 125, 131 	Aucune

			- Intensification de la fréquentation des équipements récréotouristiques du Parc du Mont-Tremblant	
Chemin Sainte-Béatrix	Sainte-Béatrix vers Joliette	Amélioration de la route	<ul style="list-style-type: none"> - Seule route qui dessert Sainte-Béatrix directement vers Joliette - Zone récréotouristique - Localisation de potentiel récréatif - Draine une circulation plus dense durant l'été - Non sécuritaire durant la période de dégel 	Réfection des fondations et pavage sur 3,9 km, entre le 7 ^e Rang Sainte-Méanie et le 1 ^{er} Rang Jolimont à Sainte-Béatrix, au coût de 850 000 \$
Chemin Gratten	Dans Rawdon canton	Revêtement de la route en asphalte	<ul style="list-style-type: none"> - Forte circulation due à la villégiature du lac Gratten - Finition des travaux entrepris à l'automne 1983 où seulement 2 km de routes n'ont pas été asphaltés - Communication avec les pôles de villégiature de Chertsey (lacs d'Argent, Brûlé Jaune) 	Aucune
Voie secondaire	Saint-Damien vers le lac Matambin	Réfection de la route	<ul style="list-style-type: none"> - Route complètement dégradée dans la municipalité de Saint-Damien - Courbes très dangereuses - Permet la liaison entre Saint-Jean-de-Matha et Saint-Gabriel-de-Brandon 	Terrassement, gravelage et traitement de surface double sur 1,9 km au coût de 450 000 \$
Chemin de la Manouane	Saint-Michel-des-Saints à la Manouane	Réhabilitation de la route sur 86 km au coût de 5 411 496 \$	<ul style="list-style-type: none"> - Voie d'accès à la ressource forestière, récréative et faunique importante - Seule voie de pénétration du territoire non-municipalisé 	Aucune
Chemin Sainte-Agathe	Village de Sainte-Béatrix jusqu'à la route 347	Réhabilitation d'une partie du chemin et construction d'une nouvelle route	<ul style="list-style-type: none"> - Axe Nord-Sud à la ressource les routes 347 et 337 - Seule route permettant d'accéder au Nord du territoire de la municipalité 	Aucune
6 ^e Rang	Saint-Jean-de-Matha vers Saint-Gabriel	Amélioration du sixième Rang	<ul style="list-style-type: none"> - Accès à un fort potentiel récréotouristique 	Aucune

			<ul style="list-style-type: none"> - Route actuellement peu sécuritaire - Donne accès à plusieurs développements de villégiature 	
Route 337	Rawdon, Saint-Alphonse-Rodriguez	Redressement des courbes	<ul style="list-style-type: none"> - Réseau intermunicipal - Relie les municipalités à un pôle régional - Communication directe avec l'autoroute 25 	Aucune
Route 343	Saint-Côme	Prolongement de la 343 jusqu'à l'entrée du Parc du Mont-Tremblant	<ul style="list-style-type: none"> - Principale porte d'entrée du Parc du Mont-Tremblant - Voie d'accès à des équipements récréotouristiques d'envergure 	Aucune

a) La séquence du développement des liens routiers Est-Ouest

La définition de la Matawinie comme entité régionale passe par la réorganisation de son réseau routier comme il est mentionné précédemment dans ce document. L'amélioration des liens Est-Ouest prévue entre les routes 125 et 131 doit précéder l'amélioration de ces liens avec l'extérieur de la région, comme par exemple, entre l'autoroute 15 et la 125. La séquence du développement routier Est-Ouest en deux phases distinctes vise à faire précéder l'aménagement des liens régionaux avant les liens interrégionaux de façon à favoriser la consolidation des activités régionales internes. L'inverse aurait pour effet de désarticuler et de faire édater encore davantage la région et d'augmenter sa dépendance par rapport aux régions situées à l'Est ou à l'Ouest.

En ce qui concerne les travaux en cours, et c'est le cas du lien routier entre Sainte-Marguerite-du-Lac-Masson et Chertsey, il y a lieu d'amoindrir l'édatement en prolongeant immédiatement les travaux en direction de Saint-Alphonse-Rodriguez. Tout retard à la poursuite des travaux vers l'Est s'inscrit en faux contre le concept d'aménagement fondamental de la Matawinie.

Pour ce qui est des travaux à venir, le choix des critères devant influencer les caractéristiques structurales du tracé et du profil pourront être définis conjointement avec le Ministère des Transports. La fonction de collectrice, de régionale et d'interrégionale, de même que la « vocation touristique » pourront en plus impliquer la collaboration des municipalités concernées au niveau de zonage afin d'assurer à la fois la sécurité et la fonction visuelle de ces routes.

b) Les priorités régionales de construction de routes

La Municipalité Régionale de Comté de Matawinie identifie, par ordre de priorité, les tronçons de routes qui doivent faire l'objet de construction à l'intérieur du circuit routier régional, soit :

- Priorité I : la route reliant la municipalité de Saint-Michel-des-Saints à celle de Saint-Donat à travers le parc du Mont-Tremblant;
- Priorité II : la route constituant le prolongement de la route 343 à travers le parc du Mont-Tremblant, de Saint-Côme jusqu'à la jonction de la future route Saint-Michel-des-Saints - Saint-Donat;
- Priorité III : le rang numéro 4 reliant la municipalité de Chertsey à celle de Saint-Alphonse-Rodriguez.

c) Les tracés à l'étude

La réorganisation du réseau routier à proximité de certains périmètres urbains présente souvent des problèmes épineux d'intégration des diverses fonctions spatiales. Afin d'assurer l'harmonisation de ces interventions aux autres éléments de planification de l'aménagement régional, la Municipalité Régionale de Comté de Matawinie propose trois tracés pour fin d'étude, soit ceux des routes 25 à Rawdon, 31 à Saint-Félix-de-Valois et Saint-Jean-de-Matha et enfin celui du raccordement des rangs 4 et 6 à la hauteur de Chertsey. Ces tracés n'ont rien de définitif et servent strictement à illustrer des modèles d'organisation spatiale susceptibles de favoriser l'intégration des diverses fonctions.

Illustration 93
Prolongement de l'autoroute 25

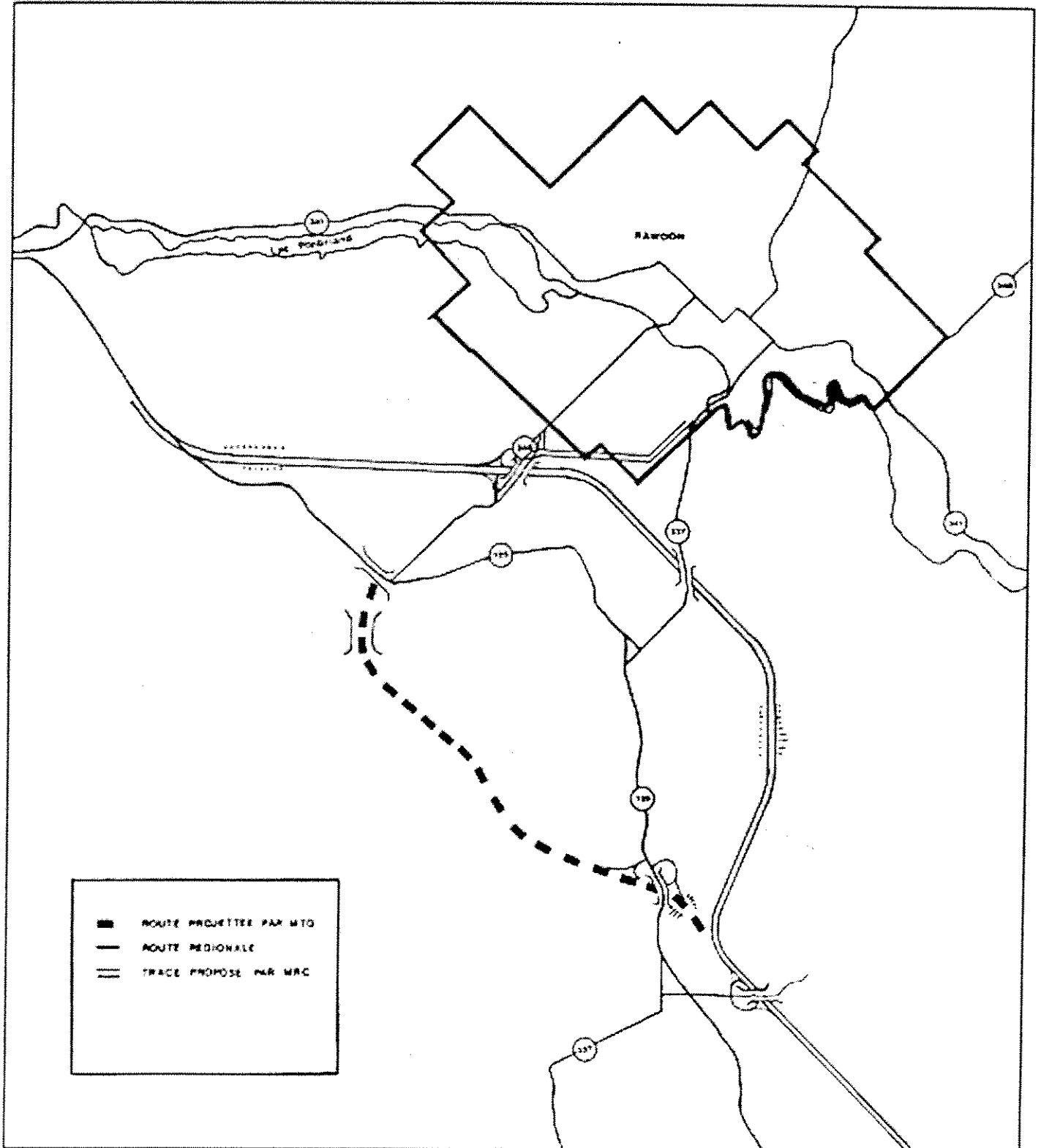


Illustration 94
Prolongement de la route 131

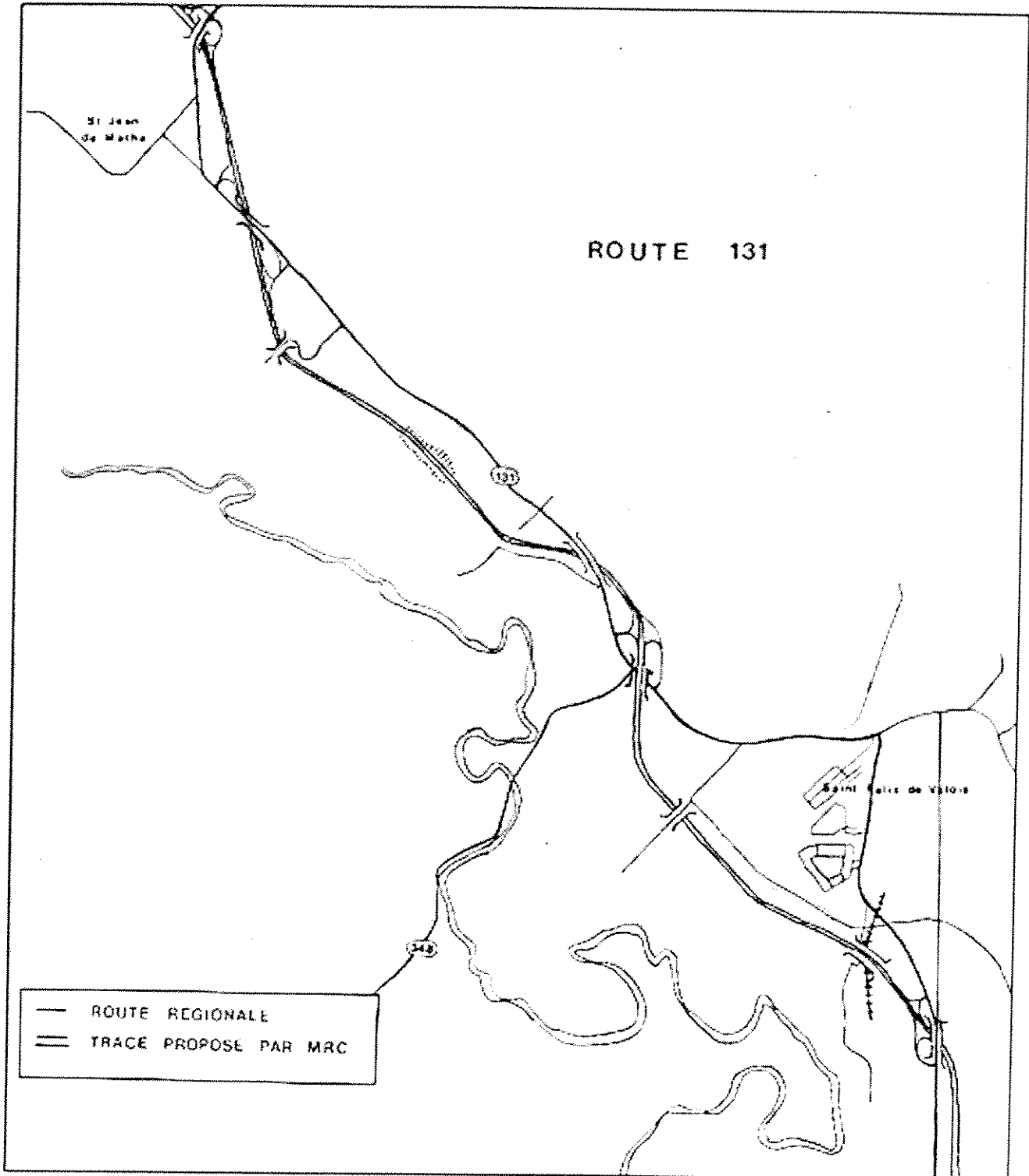
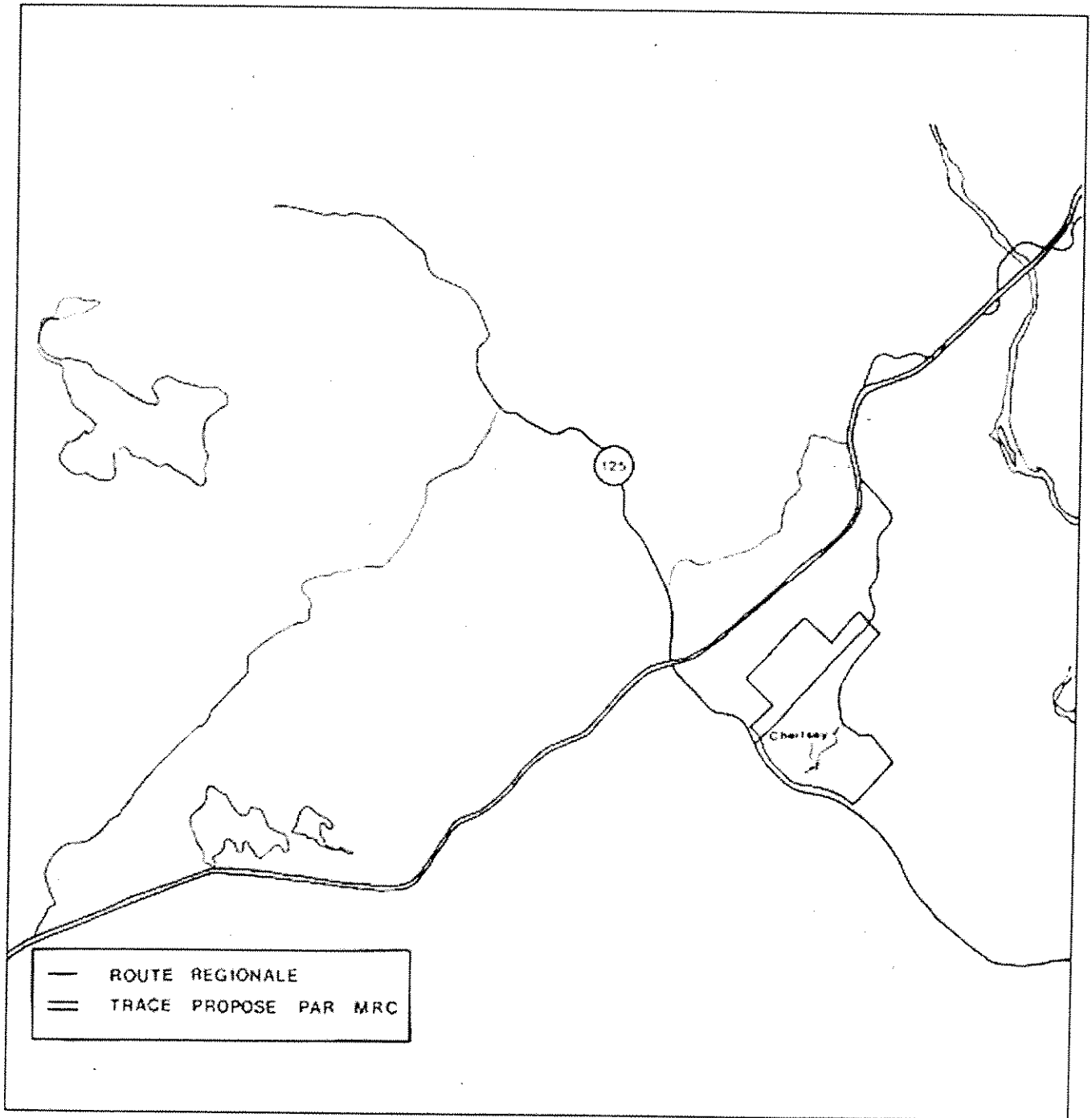


Illustration 95
Proposition d'un tracé Est-Ouest, Chertsey



14.6 Les séquences de développement

A l'intérieur de la première séquence de développement, la villégiature devra être concentrée sur les territoires immédiatement adjacents aux territoires municipalisés et prioritairement sur les rives du réservoir Taureau.

A l'intérieur de la deuxième séquence de développement, aucun développement de villégiature ne sera autorisé sur les territoires offrant des potentiels récréatifs de classe 1 et 2, tels qu'identifiés sur la carte des potentiels des terres annexée au présent schéma de même que sur les principales péninsules formant le périmètre d'un lac.

Modifié par le règlement numéro 42-1988

15 Normes et directives d'aménagement relatives au circuit récréotouristique

Le circuit récréotouristique est principalement constitué par le concept d'organisation, les unités de paysage et les sites d'intérêt; ces derniers étant traités à la section II du document complémentaire, la présente section porte uniquement sur les corridors routiers et les unités de paysage.

Toute intervention autorisée à l'intérieur du circuit récréotouristique devra être prévue de manière à garantir la qualité et l'intégrité du paysage. A cette fin, toute activité susceptible de générer un impact visuel négatif, d'une part, au niveau des corridors routiers, notamment sur les territoires immédiatement adjacents à la route et, d'autre part, au niveau du panorama, sur les unités de paysage bordant le réseau routier, devra faire l'objet d'un normatif.

Sur les terres du domaine public, la carte d'affectation des terres publiques prend en charge le circuit récréotouristique selon les modalités du « Règlement sur les normes d'intervention en milieu forestier » .

15.1 Les corridors routiers

Les corridors routiers devront être délimités en regroupant les secteurs à caractère homogène et les activités autorisées devront être régies sur ces corridors de façon à assurer l'intégrité et l'homogénéité du secteur. L'élaboration d'un normatif applicable aux corridors routiers devra porter entre autre, sur l'affichage, la plantation et l'abattage d'arbres, l'implantation des bâtiments (volumétrie, hauteur, recul, etc....) ainsi que sur tout autre ouvrage ou usage susceptible de générer un impact visuel négatif.

Sur les terres publiques, les corridors routiers englobent un espace de trente mètres (30 m) de part et d'autre de l'emprise de la route à l'intérieur desquels les activités sont régies en vertu des dispositions du « Règlement sur les normes d'intervention en milieu forestier » .

15.2 Les unités de paysage

Les unités de paysage retenues au projet de circuit récréotouristique sont tout d'abord les unités que traverse le réseau routier régional. Elles englobent en premier lieu, les éléments du paysage les plus exposés, l'ensemble des agglomérations et la majeure partie des sites d'intérêt. Elles comprennent ensuite, les unités de paysage présentant un intérêt marqué pour le maintien de la vocation récréative des deux territoires affectés à cette fin.

Deux types d'unités de paysage viennent se juxtaposer aux corridors routiers pour faire partie intégrante du circuit récréotouristique :

- a) Les unités de paysage à développement panoramique élevé
- b) Les unités de paysage à développement panoramique exceptionnel.

Sur ces territoires, toutes les interventions devront être prévues de manière à préserver la qualité et l'intégrité du paysage. Les activités autorisées sur ces territoires devront être régies de façon à ce qu'elles s'intègrent à la configuration générale du paysage.

Lors de l'élaboration des instruments d'urbanisme, les intervenants concernés devront prévoir des normes et des orientations d'aménagement applicables aux interventions majeures susceptibles d'affecter le panorama dans son ensemble, telles que les coupes forestières, l'exploitation de carrières et de sablières, l'implantation de lignes de transport d'électricité et à toute autre intervention nécessitant l'utilisation de grande superficie.

Des interventions visant la mise en valeur du paysage, telles que la création de percées visuelles et l'aménagement de sites d'observation, devraient être favorisés à l'intérieur des unités de paysage à développement panoramique exceptionnel. Ces dernières, regroupant les attraits majeurs du paysage bordant les corridors routiers, nécessitent l'application d'un normatif plus élaboré visant non seulement la préservation de l'intégrité du paysage, mais aussi sa mise en valeur.

Sur les terres du domaine public, les unités de paysage sont régies selon les modalités du « Règlement sur les normes d'intervention en milieu forestier » .